Centura rușinii naționale / Se întoarce Războiul Rece?

ROMÂNIA
Newsweek®

Anul 3 ■ Numărul 96 ■ Preț: 11,90 lei ■ 6-12.03.2020

PROGRAMUL NAȚIONAL DE PERVERTIRE LOCALĂ

PUBLICIUNE

ILUSTRAȚIE: CĂTĂLIN ZAHARIA

Liviu Dragnea a înființat și controlat PNDL, în valoare de 10 miliarde de euro, ca pe un uriaș fond de șpăgi pentru primari.

20096
5 948494 000029

KISS FM

MOOD DETOX

Pentru o viață fericită, ai nevoie de o stare de spirit pozitivă.

Newsweek ROMÂNIA

6-12.03.2020 _ ANUL 3 _ NR.96

SUMAR

Periscop

06 **Infrastructură**
Centura rușinii naționale

Opinii

10 MIHAI DUȚĂ
Coronawar
11 RADU PARASCHIVESCU
Prostim lumea împreună

Dosar

12 **PNDL**
Cea mai mare șpagă de stat: 10 miliarde de euro
14 Miracolul Dragnea: 7 proiecte după 20 de ani
15 Preotul afacerist își dădea propriile contracte
16 Iscru, un popă care ia, nu dă lumină
17 Cum s-au dus banii PNDL pe apa Sâmbetei Noi
18 Popa Iscru, angajat de omul lui Dragnea
19 PNDL, invenția politică a liderului PSD

Periscop

20 **Terorism**
Efectul tragic al migrației: români uciși în atentate

Internațional

24 **Scenariu**
Se întoarce Războiul Rece?
32 **Legături periculoase**
Virusul extremismului a ajuns din China în Italia înaintea coronavirusului
36 **Imigrație**
Zbor pe ceruri dușmănoase

Magazin

38 **Interviu**
Kobe Bryant, despre viață și afaceri
44 **Pe hartă**
Stații de metrou care fac mai frumos drumul spre muncă
46 **Călătorii**
Gastronomie și finețuri la Lisabona
48 **Sport**
Competiții anulate, pagube de sute de milioane din cauza coronavirusului
52 **Sănătate**
Pandemiile care au afectat omenirea
54 **Analiză**
Cum puteți cumpăra o mașină electrică nouă cu mai puțin de 9.000 de euro
58 **Tehnologie**
Aqua, primul super-yacht pe pile de combustie cu hidrogen
60 **Punctul pe I**
Ivo van Hove

Calendar

62 Procurorul stalinist Vîșinski impune primul guvern comunist

» P.24

Newsweek ROMÂNIA

Află cum te poți abona » P.64-65

REDACȚIA

DIRECTOR _ **Sabin Orcan**

REDACTOR-ȘEF _ **Răzvan Chiruță**

REDACTOR-ȘEF ADJUNCT _ **Cătălin Prisacariu**

Online manager _ **Ștefan Onica**
Senior editor _ **Mircea Marian**
Senior editor _ **Silviu Sergiu**
Senior editor _ **Mihai Duță**
Senior editor _ **Petre Bădică**
Senior editor _ **Ramona Ursu**
Editor _ **Flavia Drăgan**
Editor _ **Adina Mutăr**
Editor _ **Răzvan Scăești eanu**
Reporter special _ **Petru Zoltan**
Reporter _ **Adelina Sahlean**
Contributori _ **Sabin Gherman, Alexandru Lăzescu, Radu Paraschivescu**

ART DIRECTOR

Cecilia Bălănescu

DTP

Ionuț Aldea

CORECTURĂ

Monica Ady

FOTO

INQUAM PHOTO AGENCY shutterstock gettyimages

EDITOR

SC News Internațional SA

Bd. Mărăști, nr. 65-67, Sector 1, București
(Pavilion G3, Complexul Romexpo, Intrarea B)
Telefoane:
0374.00.23.81; 0374.00.23.82
Email:
redactia@newsweek.ro
abonamente@newsweek.ro
publicitate@newsweek.ro

DIRECTOR COMERCIAL _ **Carmen Dincă**

DIRECTOR PUBLICITATE _ **Adrian Dinu**
Telefon: 0722 250 070

OFFICE MANAGER _ **Andrei Sabin Orcan**

TIPAR:
ipg Infopress Group

ISSN 2601 - 5897

Newsweek este o marcă înregistrată a Newsweek LLC (SUA)

LONDRA, ANGLIA

Record pe mare

Căpitanul Francis Joyon și membrii echipajului său, Bertrand Delesne, Antoine Blouet, Corentin Joyon și Christophe Houdet, sosesc în apropiere de Turnul Londrei, pe 19 februarie 2020, după ce au doborât recordul mondial pe ruta Hong-Kong - Londra. Noul record este de 31 de zile, 23 ore, 36 minute și 46 secunde și a fost stabilit cu ambarcațiunea IDEC Sport, un trimaran de dimensiuni mari.

ANTHONY UPTON/ALEA/GETTY IMAGES

IDEC SPORT
IDEC SPORT
IDEC SPORT

IDLIB, SIRIA

Refugiați sub bombe

Refugiați sirieni așteaptă porția zilnică de mâncare caldă, pe 22 februarie 2020, în provincia Idlib. Aproximativ 900.000 de civili au fost dislocați, începând cu 1 decembrie 2019, de luptele din jurul orașului Idlib între trupele guvernamentale siriene ale dictatorului Bashar al-Assad, susținute de Rusia, și armata turcă.

ABURAK KARA/GETTY IMAGES

HARTBERG, AUSTRIA

Fumuri

Suporterii echipei austriece de fotbal Rapid Viena au aprins fumigene, în tribune, în timpul meciului cu rivalii de la TSV Prolactal Hartberg. Partida s-a desfășurat pe Profertil Arena, în data de 23 februarie 2020, în orașul austriac Hartberg.

MARKUS TOBISCH/SEPA MEDIA /GETTY IMAGES

VORTOVA, CEHIA

Carnaval în Boemia

Oameni îmbrăcați în costume populare cehești participă la parada din Vortova, din apropiere de Pardubice (Boemia de Est), în timpul carnavalului tradițional Masopust, pe 22 februarie 2020. Această tradiție populară, în care oamenii poartă măști, a fost înscrisă, în 2010, în Patrimoniul cultural mondial UNESCO.

GABRIEL KUCHTA/GETTY IMAGES

INFRASTRUCTURA

Centura rușinii naționale

LA 30 DE ANI DE LA REVOLUȚIE, NICIUN centimetru din Varianta Ocolitoare a Municipiului București nu este modernizat așa cum impun standardele europene în materie de infrastructură rutieră.

Boc a lansat 20 de kilometri

Șoseaua de Centură a Capitalei are 70 de kilometri și se întinde pe câmpie. Nu trebuie construite nici tuneluri, nici viaducte. Cu toate acestea, pe două treimi se circulă pe o singură bandă pe sens, iar drumul este denivelat și are gropi. La o oră cu trafic ridicat, Centura Bucureștiului se parcurge în patru ore. Cozi de kilometri se formează acolo unde, în lipsa pasajelor, Șoseaua de Centură intersectează ieșirile și intrările din București.

În acest moment, pe Centura București se lucrează într-un singur punct cu trei muncitori și o mașină de construcții.

PSD a modernizat sub un kilometru pe an

Abia după după două decenii de la Revoluție, la 1 decembrie 2010, premierul Emil Boc a inaugurat 20 de kilometri modernizați pe tronsonul Chitila - Voluntari al Centurii de nord a Bucurestiului.

Au urmat șapte ani de guvernare PSD în care au fost modernizați, parțial, numai 8 kilometri din Șoseaua de Centură, între Pasajul Chitila și intersecția cu Autostrada spre Pitești.

În 2017, fostul ministru al Transporturilor, Răzvan Cuc, a inaugurat această porțiune din Șoseaua de Centură, care a fost lărgită la două benzi pe sens.

Doi ani mai târziu, a fost confirmat faptul că este vorba de o modernizare „șchioapă".

În fapt, lucrările fuseseră finalizate doar în proporție de 86%. Lipsurile se vedeau cu ochiul liber: sensuri giratorii din plastic, un pasaj nemodernizat, intrări improvizate.

„În data de 21.06.2019 a fost reziliat contractul de proiectare și execuție încheiat cu antreprenorul Asocierea S.C. Delta A.C.M. 93 SRL & Azvirt LLC datorită nerespectării, de către acesta, a termenelor impuse. Prin mai multe vizite în șantier

DE
PETRE BĂDICĂ
petre.badica@newsweek.ro

efectuate de către reprezentanții beneficiarului CNAIR SA și ai Ministerului Transporturilor, a fost constatat atât faptul că de mai bine de un an progresul fizic al lucrărilor nu a evoluat, (...) din notele de constatare prezentate reise clar și fără echivoc părăsirea șantierului de către antreprenor", se arată într-un document al CNAIR.

Dezastrul din sud

Restul de 40 de kilometri ai Șoselei de Centură se află în conservare, circulându-se pe o singură bandă, pe un asfalt găurit și în absența unor elementare măsuri de siguranță rutieră (iluminat, marcaj deplorabil sau absent).

„Abia pe la începutul anilor 2000 s-a încercat modernizarea Centurii București. Ea a fost gândită pentru un oraș mai puțin dezvoltat, care nu avea o zonă metropolitană. Niciodată, înainte de 2007, nu a existat o viziune generală. S-a plecat fără o documentație de ansamblu legată de exproprieri și de relocarea de utilități. Pe atunci, dacă cineva se opunea exproprierii, oprea proiectul.

Până când am intrat în UE, s-a făcut puțin, cârpeli pe Șoseaua de Centură. Pregătirea caietelor de sarcini, a studiilor de fezabilitate și a proiectelor, în general, a fost execrabilă. Organizarea licitațiilor a fost dezastruoasă, clarificările și contestațiile au durat ani de zile. Contestațiile au fost posibile pentru că aceste caiete de sarcini au fost prost întocmite, pe o documentație deficitară a CNAIR.

Până în 2007, puținele lucrări s-au făcut pe bani publici care au atras scandaluri de corupție.

Nici în ultimii zece ani nu s-au schimbat prea mult din aceste practici. Mereu se dă vina pe legislație. Acum, parcă sunt mai puține scandaluri de corupție și autoritățile arată spre Uniunea Europeană. La acestea s-au adăugat problemele financiare sau de piață. Unii constructori au dat faliment", ne-a declarat Ionuț Ciurea, Președintele Asociației Pro Infrastructura.

Trei muncitori

În mijlocul zilei, când traficul nu are valori atât de ridicate ca dimineața, am plecat spre Pasajul Domnești, singurul punct în care se lucrează, efectiv, pe teren. Promis de PSD încă de pe vremea lui Victor Ponta, lucrările abia au început anul trecut.

Singura ieșire spre Domnești este prin Prelungirea Ghencea, care are o singură bandă pe sens. Cei 3 kilometri până la ieșirea din București i-am străbătut, în coloană, în 45 de minute. Pentru modernizarea căii de acces/ieșire din București, prin Prelungirea Ghencea, oamenii au ieșit în stradă în trecut.

La ieșirea din București, de la Domnești, în stânga și în dreapta, cât vezi cu ochii, pe Șoseaua de Centură se întindeau coloane de mașini. E doar o oprire de trei sferturi de oră, chiar o oră, pentru sutele de camioane venite de la Constanța sau din Vama Giurgiu și care trec prin calvarul Centurii Ocolitoare București. Nu există niciun sens giratoriu amenajat, niciun polițist în intersecție. Mașinile care merg pe Centură nu au prioritate în fața celor care intră sau ies din București.

Șoseaua de Centură are, aici, o singură bandă pe sens. Paralel cu Șoseaua de Centură se ridică câțiva piloni din viitorul Pasaj de la Domnești. Săptămâna trecută, mobilizarea era execrabilă. Trei muncitori se plimbau, alături de o singură mașină de construcții.

„Stăm și șapte ore pe Șoseaua de Centură. Să lase vorba și să pună mâna la treabă". - șofer de camion către CNAIR

În schimb, coloanele de mașini se întindeau pe 4-5 kilometri. Este imaginea emblematică a Centurii București. Calvarul șoferilor.

Punctul nevralgic de pe Centură

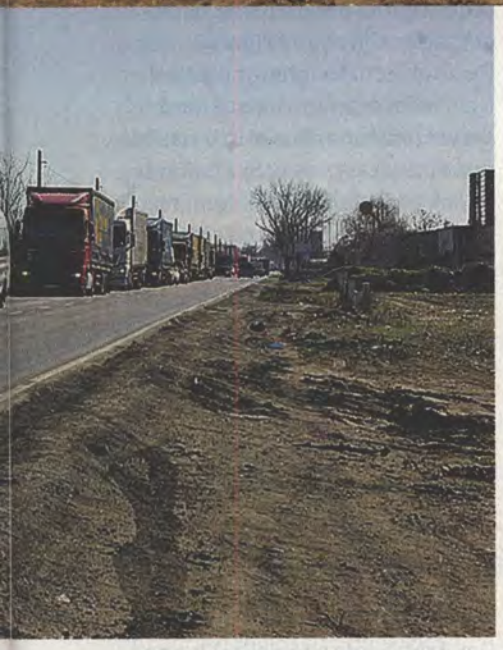
„Pe Prelungirea Ghencea, lucrările au început timid, cu lărgirea unei porțiuni

foarte mici. Vor începe problemele odată cu cu relocarea utilităților. Mobilizarea este foarte scăzută, abia vedem câte un muncitor din când în când.

Pe Prelungirea Ghencea lucrează Primăria Capitalei care vrea să facă două benzi pe sens și linie de tramvai până la Șoseaua de Centură.

Pasajul Domnești ar trebui să aibă un giratoriu suspendat cu bretele pe partea de intrare/ieșire din oraș dar și pe partea de Centură.

Proiectul a fost relicitat în 2015. După doi ani, s-a semnat contractul



CALVAR
Lucrările la podul de la Domnești se execută la minim (sus). Pe două treimi din Șoseaua de Centură București se circulă pe o singură bandă pe sens.

care prevedea doi ani pentru execuție. S-au dus cei doi ani și nu cred că Pasajul Domnești va fi terminat nici anul viitor. Asta, din două cauze: birocrația generată de faptul că autoritățile nu se sincronizează pentru a pune la dispoziții autorizațiile și faptul că nu sunt toate exproprierile făcute.

Proiectul a fost mult întârziat de retrocedări și de cererea ulterioară, a Gabrielei Firea. Primarul Capitalei a vrut să se realizeze o buclă de tramvai care a modificat poiectul după ce contractul a fost semnat. S-a stat degeaba doi ani de zile după semnarea contractului. Se lucrează abia din 2019", spune Ionuț Ciurea.

Constructori cu probleme

Antreprenorul are și el o problemă, fiind în insolvență, și nu poate susține lucrările din fonduri proprii pentru că nu are cash-flow iar băncile nu îi dau finanțare. Mobilizarea este modestă. „Aici, se muncește de un an de zile, iar șantierul este pe undeva la maxim 15%.

Orice drum are o capacitate, o valoare de trafic pentru care e proiectat. Valorile de trafic îți arată cum trebuie să contruiești, dacă e de ajuns ca drumul să aibă o bandă, să devină drum expres sau autostradă. Centura București are valori de trafic ce depășesc cu mult capacitatea unui drum cu o bandă pe sens și fără treceri la nivel. Șoseaua de Centură este doar o uliță la marginea Bucureștiului. Este o rușine națională".

Pentru a complica și mai mult lucrurile, CNAIR a lansat licitații pentru proiectul Autostrada de Centură a Bucureștiului. Ea va fi construită de la zero și va dubla partea de sud a actualei Șosele de Centură aflată într-o situație deplorabilă.

De ce e nevoie de finanțarea a două proiecte de infrastructură, care se concurează, e una dintre întrebările la care CNAIR nu a oferit un răspuns *Newsweek România*.

Ce spune oficial CNAIR

La începutul anului, Compania de Administrare a Infrastructurii a dat un comunicat de presă care confirmă faptul că lucrările la Centura București sunt inexistente. CNAIR spune că s-a semnat un contract pentru modernizarea a 11 kilometri. Pasajul Berceni are acordul de mediu din anul 2013. A fost revizuit în 2014 și 2018. Declarația de proiectare a fost acceptată în data de 24.07.2019. Acum, se fac exproprieri. La Pasajul Mogoșoaia lucrările nu au început pentru că avizele Apa Nova și Distribuție Muntenia (proiecte protejare/deviere utilități) sunt în curs de obținere. Data de începere a activității de proiectare pentru Pasajul Oltenița era 31.07.2019. A fost pregatită documentația privind declanșarea procedurilor de expropriere.

Interviul video integral cu Ionuț Ciurea poate fi vizionat în cadrul emisiunii „Periscop", pe site-ul www.newsweek.ro sau prin scanarea acestui QR Code. **Periscop** este o emisiune susținută de *Volkswagen Vehicule Comerciale* și filmată cu echipamente Olympus.

MIHAI DUȚĂ

Coronawar

Suntem în plin război hibrid. Nu sunt adeptul teoriilor conspiraționiste cu virusuri create în laboratoare și eliberate la comandă. În 1350, când a izbucnit prima epidemie de ciumă, care, apropos, a plecat tot din Asia, nu erau laboratoare americane, rusești sau chinezești. Iar pandemii au existat încă de pe vremea romanilor. Trebuie să fii ferm convins că există tuneluri energetice prin Bucegi ca să iei de bune teoriile conspirației care circulă pe tot felul de canale.

Noul coronavirus este însă o realitate și arată cât de puțin pregătită este omenirea pentru a face față naturii. Odată apărută această problemă la nivel mondial, s-a declanșat însă un război al manipulării și dezinformării cum nu a mai existat. Iar asta se întâmplă pentru că acum există o infrastructură de comunicare foarte bine dezvoltată, în comparație cu cea din vremea epidemiei SARS din 2003 sau MERS din 2012. Rețelele sociale sunt la apogeu. Comunicarea video și audio, instantă și ieftină, prin intermediul internetului, între persoane aflate aproape oriunde pe glob, a facilitat și circulația fizică în orice punct al lumii. Am aflat prin intermediul rețelelor sociale de noi destinații și am realizat că până și cele care ni se păreau de neatins sunt accesibile. Apoi, pentru că am început să circulăm tot mai mult, volumul călătoriilor și, evident, prețurile acestora au scăzut.

Într-un asemenea spațiu de manevră, au apărut însă și profitorii de rea credință. Iar cel mai bun exemplu a fost scandalul Cambridge Analytica. O companie a obținut datele a peste 50 de milioane de utilizatori Facebook, date pe care le-a utilizat pentru a înțelege psihologia utilizatorilor și a le influența votul în favoarea lui Donald Trump sau a Brexit-ului.

Nu pare deloc întâmplător că acces la aceste date au avut și serviciile secrete ruse, direct interesate în ambele subiecte. Americanii au fost luați total prin surprindere de modul în care o rețea socială, creată în scop comercial, a fost exploatată cu cinism de către ruși. De atunci au trecut aproape patru ani, iar tehnicile murdare s-au rafinat în paralel cu evoluția științifică. Rezultatele le vedem astăzi, când un virus, care nu este cel mai agresiv de până acum, a destabilizat social și economic lumea întreagă. Oamenii au început să golească magazinele și bursele au început să cadă, chiar și acolo unde noul coronavirus nu a ajuns încă. Cineva, totuși, profită mereu. În Europa, mesajele de panică vin puhoi pe filiera rusă. *Sputnik* e la datorie, aruncă teorii conspiraționiste în care, ce să vezi, virusul este o creație a laboratoarelor principalilor lor adversari, Statele Unite și China. Uităm prea repede că, la 19 septembrie 2019, cel mai mare centru de cercetare a virusurilor din Rusia, aflat în Siberia, a fost zguduit de o explozie. Instituția, cunoscută sub numele de „Vector", deține virusul variolei și mai multe probe ale virusului Ebola, HIV, dar și tulpini de antrax. Desigur, nu-i putem bănui pe ruși că fac acolo cercetări și în scop militar.

Pe de altă parte, isteria coronavirusului face deja să treacă neobservat un atac al Rusiei în Siria. Dar nu veți auzi asta de la *Sputnik* sau de la trompetele lor din România. Veți primi însă mesaje pe email, wattsapp și facebook messenger despre tot felul de lucruri care să inducă panica. Așa cum a fost clipul difuzat zilele trecute, în care oamenii se îmbrânceau la un supermarket pentru alimente și care era, de fapt, din 2018, de la o promoție la brânzeturi.

La noi, panica e aruncată pe piață, public, în special de politicieni ai PSD și de apariițiile lui Raed Arafat, sprijinit din aceeași zonă politică. Dar Arafat este specializat în zona de urgență și lucrează la Ministerul de Interne, nu este nicidecum un virusolog. Și, despre cum a mers coordonarea intervenției de urgență în situații speciale, ne amintim cu toții din cazurile „Apuseni", „Siutghiol", „Colectiv". E ca și cum ai spune că e OK să te opereze pe creier un stomatolog, pentru că până la urmă este tot un doctor care lucrează la cap. Deocamdată, experimentul a reușit. Vom vedea ce urmează.

MIHAI DUȚĂ
este senior editor al *Newsweek România*

RADU PARASCHIVESCU

Prostim lumea împreună

Mă număr, de săptămâna trecută, printre beneficiarii campaniei „Mergem împreună". Rectific. Mă număr printre victimele campaniei și protestez prin rândurile de față împotriva ei. De ce? Fiindcă este o inițiativă care, fie și izvorâtă din bună intenție, produce doar nervi și iritare. Să vedem mai întâi în ce anume constă campania. Postul de radio Național FM, în parteneriat cu Societatea de Transport București, declanșează – citez de pe site-ul postului – „o campanie națională de promovare a transportului în comun". Pe același site, Andrei Creci, director general al STB, declară, într-o frază mustind spune că Oțelul Galați este o echipă din Zalău.

„Campania", cu niște ghilimele cât se poate de utile, constă în pisălogirea călătorului din momentul în care se urcă în mijlocul de transport și până coboară. În autobuz se aude în buclă (și tare, ca pentru surzi) un text prefațat de un claxon dintre cele pe care le criticăm când le auzim pe stradă. Textul invită la folosirea transportului în comun și este spus de mai multe persoane cunoscute din muzică și show business: Connect-R, Adrian Enache, Cristi Minculescu, Ștefan Stan, Antonio Passarelli, Corina Chiriac. Dacă ai norocul meu – o călătorie cu autobuzul 335 de la BCR Titan până la Piața Presei Libere, în condiții de trafic intens -, riști să asculți mesajul de campanie de cincizeci de ori. Nu contează că vrei să fii singur cu gândurile tale, să citești, să te pregătești pentru un interviu sau pentru un examen. „Campania" e mai importantă, deși nașii ei ar fi trebuit s-o boteze „Mergem împreună și vă umplem de draci".

Nu contează că vrei să fii singur cu gândurile tale, să citești, să te pregătești pentru un interviu sau pentru un examen

De ce am pus ghilimele cuvântului „campanie"? Fiindcă nu avem de-a face cu așa ceva, ci doar cu o agresare auditivă la limita sadismului. Pe lângă asta, pretinsa campanie nu e doar inutilă, ci și jignitoare pentru de capcane logice și frazeologice: „«Mergem împreună» este o campanie în logica tuturor campaniilor pe care STB le promovează de ceva timp pentru a se conștientiza faptul că pentru a alege mijloacele de transport în comun pentru călătorul din București este cea mai bună soluție". Fraza directorului trimite cu gândul la principiul aforistului: „Spune-mi ce-ai înțeles ca să-ți spun ce-am vrut să zic". Dincolo de încâlceala cuvintelor, se impune totuși amănuntul că „Mergem împreună" este o campanie națională adresată călătorilor din București. Interesant. E ca și cum ai inteligența călătorilor. De ce? Iată de ce. Întâi și-ntâi, e un efort fără noimă, excelent ilustrat de expresia englezească „preaching to the converted", câtă vreme cei cărora li se adresează sunt oricum înăuntrul mijlocului de transport și nu par pasageri accidentali. E suficient să te uiți la ei și la felul cum își scot legitimațiile pentru validare ca să-ți dai seama că e vorba de oameni care circulă în mod obișnuit cu mijloacele de transport în comun. Și, atunci, de ce să-i asasinezi fonic cu o invitație care nu le folosește la nimic? Dacă tot ți se pare utilă ideea unei asemenea campanii, de ce n-o faci recurgând la inteligență? Adică printr-o serie de panouri vizibile în primul rând pentru posesorii de mașini, nu pentru călătorii cu abonament. În ceea ce privește jignirea inteligenței, lucrurile se lămuresc din clipa când o auzi pe prima dintre vedete murind declarativ de grija transportului în comun. În cazul meu, recitatorul dintâi a fost Connect-R – așa s-a nimerit. Însă, indiferent cu ce voce începe chinul din autobuz, întrebarea e aceeași: de câte ori v-ați întâlnit, stimați colegi de transport în comun, cu cei amintiți mai sus? Când vi s-a întâmplat să vă aflați în același troleibuz cu Corina Chiriac sau în același tramvai cu Cristi Minculescu? Și când s-a urcat în autobuzul vostru Adrian Enache, după ce tocmai își luase niște medicamente de la „Farmacia inimii, Catenaaaaaa?".

RADU PARASCHIVESCU
este scriitor

PNDL

Cea mai mare șpagă de stat: 10 miliarde de euro

Un program național pus pe picioare de Liviu Dragnea a loializat politic mii de primari.

MAPAMOND
Se întoarce Războiul Rece? » P.24

10 MILIARDE DE EURO. Atât s-au tocat pentru dezvoltarea României în ultimii șapte ani prin Programul Național de Dezvoltare Locală. Acest program a fost inventat în 2013 de fostul președinte al PSD Liviu Dragnea, în mandatul său de ministru al Dezvoltării, pentru a putea deține controlul total asupra primarilor din întreaga țară. Banii au fost alocați în funcție de apartenența politică și dragostea arătată față de partid. Miniștrii Dezvoltării care i-au succedat în funcție lui Dragnea s-au comportat la fel. Fondurile au fost împărțite în 13.000 de proiecte în funcție de interesul partidului și al demnitarilor. Această strategie putredă face aproape imposibil de calculat întregul jaf, dar datele generale arată că banii au mers mai mult către autorități locale controlate de PSD.

Unul dintre cele elocvente exemple despre sifonarea banilor publici prin Programul Național de Dezvoltare Locală (PNDL) este cel al preotului Mădălin Adrian Iscru, afacerist de profesie, care ajuns să fie angajat pe funcția de consilier al fostului secretar de stat de la Dezvoltare Adrian Ionuț Gâdea, coordonatorul PNDL. Gâdea este nimeni altul decât urmașul lui Liviu Dragnea, lăsat la șefia județului Teleorman, trimis în judecată pentru controversata afacere Belina, dar promovat la București pentru a gestiona cu mână de fier banii alocați primarilor. În schimb, consilierul său personal, preotul Mădălin Iscru, prin cel puțin două firme (Siluan Proiect și Hercinic SRL), a beneficiat de contracte de zeci de milioane lei decontate prin PNDL. Contractele primite direct de Iscru au fost luate la puricat de Direcția Națională Anticorupție, iar averea preotului a făcut obiectul unei anchete a Agenției Naționale de Integritate.

DE

PETRU ZOLTAN
petru.zoltan@newsweek.ro

Documente obținute în exclusivitate de către *Newsweek România* arată cu detalii precise cât de departe a mers jaful: contracte atribuite fără documente, fără proceduri de selecție, fără ca primari de comune să aibă hotărâri de Consiliu Local prin care să se decidă investițiile. Iar la celălalt capăt al traseului banilor, în Ministerul Dezvoltării, complicitatea a făcut ca mecanismul să funcționeze.

Foto INQUAM PHOTOS / JUSTINEL STĂVARU

Miracolul Dragnea:
7 proiecte după 20 de ani

După cinci mandate de inactivitate, primarul din Gârliciu a depus proiecte prin PNDL pentru toată comuna.

COMUNA CONSTĂNȚEANĂ GÂRLICIU este condusă cu mână de fier de primarul pesedist Constantin Cimpoiașu. El domnește peste urbea care numără 1.619 persoane din 1996, de 24 de ani. Timp în care nu s-a investit în drumuri asfaltate, în iluminat public, în grădinițe și școli. Dar în urmă cu trei ani, odată cu venirea PSD la guvernare, edilul s-a apucat serios de muncă în folosul cetățenilor.

Șapte proiecte atribuite direct

La finalul lui 2016, edilul Cimpoiașu s-a decis să ceară bani de la Ministerul Dezvoltării pentru a moderniza localitatea, după 20 de ani în care nu făcuse mare lucru. Astfel, a cerut 570.000 lei pentru modernizarea și dotarea grădiniței, 580.000 lei pentru modernizarea și dotarea dispensarului din localitate, 530.000 lei pentru modernizarea iluminatului public, 570.000 lei pentru modernizarea școlii generale, 500.000 lei pentru modernizarea infrastructurii, plus 570.000 lei pentru modernizarea sistemului rutier. Primăria Gârliciu a contribuit, pentru toate cele șapte proiecte, cu 116.000 lei din bugetul local.

Toate aceste contracte au fost atribuite direct firmelor Siluan Proiect și Hercinic SRL, controlate de preotul Mădălin Adrian Iscru. Fostul lui șef, secretarul de stat Adrian Ionuț Gâdea este omul de casă al lui Liviu Dragnea, fostul lider al PSD.

Conform unui raport al Corpului de Control al Ministerului Dezvoltării, contractele pentru modernizarea grădiniței și a dispensarului, respectiv pentru servicii de proiectare studiu de fezabilitate, proiect tehnic și execuție lucrări, au fost încheiate în aceeași zi, pe 28 iunie 2017.

GÂRLICIU
Primarul Cimpoiașu administrează în special drumuri de pământ în comună

Documente lipsă și falsificate

„La data semnării contractului de execuție, UAT Gârliciu nu deținea toate documentele necesare întocmirii caietului de sarcini pentru achiziția publică", se menționează în raport.

În studiul de fezabilitate pentru iluminat public era prevăzută montarea a 54 de corpuri de iluminat cu LED, dar în același document se menționează că vor fi montate 478 console, iar în deviz au fost facturate 460 de corpuri de iluminat. În schimb, modernizarea școlii generale s-a făcut fără ca la dosar să existe Hotărârile de Consiliu Local prin care se aproba cofinanțarea de 46.000 lei.

Contractul pentru modernizarea infrastructurii a fost atribuit firmei Hercinic, reprezentată de Mădălin Adrian Iscru. Nici pentru acest proiect inspectorii de la control nu au identificat „Hotărârile Consiliului Local de aprobare a indicatorilor tehnico-economici și de aprobare a cofinanțării (...) precum nici studiu de fezabilitate pentru proiect".

Banii pentru modernizarea sistemului rutier au fost alocați firmei Hercinic. Inspectorii de control au avut suspiciunea că documentele au fost falsificate: „Primarul localității Gârliciu a înaintat reprezentanților MDRAP înscrisuri care nu reflectă realitatea, înscrisuri ce au fost folosite în vederea obținerii contractelor de finanțare pentru obiectivele de investiții menționate mai sus".

FOTO: GRAIULDOBROGEI.RO; CONSTANTANEWS.RO

Preotul afacerist își dădea propriile contracte

În cazul comunei Ciochina, popa Iscru a depus oferte din partea Primăriei și tot el le-a câștigat.

PRIMARUL LIBERAL VASILE Câmpulungeanu a primit sub guvernarea PSD în jur de 2,2 milioane lei pentru realizarea unor studii de fezabilitate și modernizarea a trei grădinițe din localitatea ialomițeană Ciochina. Contractele au fost atribuite direct firmei Siluan Proiect, patronată de preotul Mădălin Adrian Iscru. Corpul de Control al Ministerului Dezvoltării a constatat mai multe nereguli legate de modul de atribuire a acestor contracte. Întreaga afacere este investigată de procurorii anticorupție. Numai un miracol va face ca povestea contractelor să nu ajungă în instanță, probele fiind deja adunate de inspectorii Ministerului Dezvoltării.

Canalizare - nu, grădinițe - da

În martie 2017, edilul Câmpulungeanu a solicitat finanțarea a patru obiective prin Programul Național de Dezvoltare Locală. Conform documentelor depuse la Ministerul Dezvoltării, primarul a cerut 833.000 pentru reabilitarea și modernizarea grădiniței cu program normal, 21,4 milioane lei pentru investiții în sistemul de canalizare și stație de epurare, 542.000 lei pentru reabilitarea și modernizarea grădiniței din satul Borduşelu, plus 719.000 lei pentru reabilitarea și modernizarea grădiniței din satul Orezu. Pentru modernizarea celor trei grădinițe, a primit în jur de două milioane lei. Deși primarul nu a primit banii pentru sistemul de canalizare și stația de epurare, a plătit 154.000 lei pentru realizarea unor studii de fezabilitate.

Conform raportului de control, toate cele trei contracte pentru modernizarea grădinițelor și cel pentru realizarea studiilor de fezabilitate au fost atribuite direct firmei Siluan Proiect, adică firmei patronate de preotul Iscru.

Popa Iscru, pe calculatorul Primăriei Ciochina

Contractele încheiate de primarul Câmpulungeanu cu firma Siluan pentru servicii de proiectare, studiu de fezabilitate și proiect tehnic au fost semnate pe 21 iulie 2017, iar contractul de execuție a lucării trei zile mai târziu. „Studiul de fezabilitate a fost predat primăriei în 28.02.2018 iar proiectul tehnic la data de 26.04.2018, astfel la data semnării contractului de execuție, UAT Ciochina nu deținea documentele necesare întocmirii caietului de sarcini pentru achiziția publică", se menționează în raport. Primarul Câmpulungeanu și viceprimarul Nicoleta Fotache au declarat inspectorilor că „Iscru Mădălin a venit la primărie însoțit de o persoană al cărui nume nu îl cunosc, și a folosit calculatorul Primăriei, accesând aplicația SEAP pentru a efectua achiziția pentru cele trei obiective. Cu această ocazie, Iscru Mădălin a printat următoarele documente: cumpărare directă în desfășurare, acceptarea ofertei, atribuirea directă". Acordul pentru folosirea computerului primăriei a fost dat de edilul Câmpulugeanu, care a fost acuzat de inspectori de abuz în serviciu.

CIOCHINA
Primarul Câmpulungeanu s-a lăsat pe mâna popii Iscru

Contractele de la Ciochina finanțate prin PNDL sunt investigate de către DNA, iar ancheta poate duce până la vârful Ministerului Dezvoltării

FOTO: REALITATEADEIALOMITA.NET; ADEVARUL.RO

Iscru, un popă care ia, nu dă lumină

Prin firma Siluan Proiect, preotul a vândut cu câteva sute de corpuri de iluminat mai puțin comunei Stejaru.

PESEDISTUL GIOGA NICOLAIE, primarul comunei tulcene Stejaru, a acordat trei contracte pentru ca cele trei sate din comună să beneficieze de iluminat stradal. Numai că s-au montat cu 290 de corpuri de iluminat mai puțin decât se menționase în contracte.

Comuna tulceană Stejaru este compusă din trei sate: Stejaru – reședință de comună, Mina Altân Tepe și Vasile Alecsandri. În total, 1.570 de locuitori, conform ultimului recensământ, cel din 2011. Deși cele trei sate se zbat într-o sărăcie lucie, primarul Nicolaie pare a fi stăpânul absolut al localnicilor. Împreună cu soția sa, are 94 ha teren agricol în comunele Stejaru și Topologu, plus alte 14 în orașul Ovidiu. Are o vilă de 150 mp în municipiul Constanța și conduce un Mercedes Benz fabricat în 2007. Salariul de primar îi aduce în jur de 50.000 lei anual, iar soția sa a fost angajată ca asistent personal la Primăria Stejaru. Pe persoană fizică autorizată a încasat din activități agricole în jur de 600.000 lei, iar din arendă a mai încasat 33.000 lei. Fiica lui, Mădălina Nicolaie, a încasat peste 81.000 lei din agricultură.

Domnul primar a dat, domnul preot a luat

În anul 2017, edilul Nicolaie Gioga s-a gândit să îmbunătățească traiul sătenilor de la el din comună. Așa că a cerut 1,5 milioane lei de la Ministerul Dezvoltării pentru iluminatul stradal din cele trei sate. Pentru modernizarea iluminatului stradal de la Altân Tepe a cerut 550.000 lei, pentru satul Vasile Alecsandri a solicitat 550.000 lei, iar pentru extinderea și modernizarea iluminatului public în Stejaru a bifat 600.000 lei. Pentru cele trei proiecte de 1,7 milioane de lei, prin PNDL primăria Stejaru a primit în jur de 1,5 milioane lei. Toate cele trei contracte au fost atribuite direct firmei Siluan Proiect, controlată de Mădălin Iscru.

Primarul Nicolaie din Stejaru este mai bogat decât jumătate din comuna pe care o conduce: zeci de hectare, vile, mașini

O echipă de control de la Ministerul Dezvoltării a luat la puricat cele trei proiecte și nu mică le-a fost mirarea inspectorilor când au constatat că s-au cumpărat mai puține corpuri de iluminat decât numărul celor prevăzute în proiectele depuse la minister. În proiectul pentru satul Altân Tepe se menționează că este prevăzută montarea a 360 de corpuri de iluminat, dar în realitate au fost montate 47 de lămpi LED, iar restul de 213 au fost trecute pe stocul primăriei pentru că nu erau stâlpi suficienți. Practic, au fost cumpărate cu o sută de corpuri de iluminat mai puțin, dar valoarea contractului a rămas neschimbată.

Un edil căruia i-a recomandat o firmă alt edil

La fel s-a întâmplat și în satul Vasile Alecsandri. Acolo urma să fie montate 300 de corpuri de iluminat stradal, dar s-au achiziționat și montat doar 175. Și de această dată valoarea contractului a rămas neschimbată.

În satul Stejaru, s-au cerut bani pentru modernizarea a 349 de sisteme de iluminat stradal. Dar s-au cumpărat 284, cu 65 mai puține decât se menționase în cererea de finanțare. Echipa de control a concluzionat că lucrările s-au făcut fără autorizație de construcție, iar firma lui Iscru, Siluan Proiect, „nu a prezentat documente din care să rezulte că persoanele angajate ale societății care efectuează aceste lucrări sunt autorizate de ANRE".

Edilul Gioga Nicolaie a precizat că în cursul anului 2017 l-a cunoscut pe Mădălin Iscru prin intermediul primarului localității Dăeni, Marian Gherghișan, care i-a comunicat că Iscru este patronul unei firme de construcții care „este agreată și are posibilitatea să efectueze lucrări generale de construcții, inclusiv iluminat public", se menționează în raport.

FOTO: PRIMARIASTEJARU.PAGINADESTART.COM

Cum s-au dus banii PNDL pe apa Sâmbetei Noi

Patru contracte din bani publici sunt cercetate și de către DNA, și de inspectorii Ministerului Dezvoltării.

PSD Liviu Dragnea îl considera pe primarul Olteanu din Topolog un erou

FOTO: INQUAM PHOTOS / LAVINIA CIOACĂ

PRIMARUL PESEDIST ION OLTEANU A POMPAT într-o altă firmă a afaceristului în sutană Mădălin Iscru, Hercinic SRL, nu mai puțin de 2,4 milioane lei pentru modernizarea unei școli și a infrastructurii din comuna Topolog, din județul Tulcea. Întreaga afacere este investigată de procurorii anticorupție.

Comuna tulceană Topolog este alcătuită din șapte sate peste care domnește pesedistul Olteanu încă din 1996. Primarul este președintele filialei PSD Topolog, dar și vicepreședinte al organizației PSD Tulcea. În februarie 2014, Liviu Dragnea, în calitate de vicepremier al României, l-a etichetat drept „erou" pe primarul Olteanu pentru implicarea activă în acțiunea de deszăpezire din acel an.

Primăria comunei Topolog, sub comanda edilului Olteanu, a cerut de la Ministerul Dezvoltării 570.000 lei pentru modernizarea școlii generale din satul Sâmbăta Nouă. Alți 570.000 lei au fost ceruți pentru reabilitarea infrastructurii în același sat.

Pentru iluminatul stradal, primarul a cerut 600.000 lei (550 de aparate de iluminat). După care a mai solicitat 600.000 lei pentru montarea a încă 200 de aparate de iluminat. Contribuția primăriei în toate cele patru proiecte a fost de aproximativ 200.000 lei. Valoarea cumulată a celor trei contracte a fost de 2,4 milioane lei. Toate contractele au fost atribuite firmei Hercinic SRL, la care a fost unic asociat Mădălin Iscru.

DNA și Dezvoltarea se calcă pe picioare

Corpul de Control de la Ministerul Dezvoltării a verificat cele trei proiecte și a constatat că Primăria Topolog nu deține toate documentele legate de atribuirea directă a contractelor.

Astfel, la proiectul pentru modernizarea școlii, documentele de achiziție au lipsit cu desăvârșire. În schimb, s-au găsit Documentații de Avizare a Lucrărilor și Intervenție întocmite de firma Hercinic. Primarul Ion Olteanu le-a spus inspectorilor că întreaga documentație a fost ridicată de procurorii Direcției Naționale Anticorupție. La fel s-a întâmplat și în cazul proiectului de reabilitare a infrastructurii din satul Sâmbăta Nouă.

Corpul de Control a constatat, în schimb, că proiectul pentru iluminat stradal chiar fusese realizat fără documentele aferente: contract de execuție, autorizație de construire, contract de diriginte sau proiect tehnic verificat. Mai mult, Primăria Topolog a solicitat 600.000 lei de două ori: o dată pentru montarea a 550 aparate de iluminat, apoi pentru doar 200 de aparate de iluminat: „Având în vedere că ambele contracte sunt semnate în aceeași zi, având același obiect, se constată că sunt indicii de săvârșire a infracțiunii de obținere ilegală de fonduri".

Popa Iscru, angajat de omul lui Dragnea

Sluga credincioasă de la Teleorman a lui Liviu Dragnea, Adrian Gâdea, l-a plantat pe preotul afacerist la Dezvoltare.

PREOTUL MĂDĂLIN ISCRU A combinat biserica cu afacerile și politica și a sfârșit prin a fi anchetat de Direcția Națională Anticorupție pentru că s-a înfruptat ilegal din banii publici. Din afacerile ilegale cu statul a strâns pe pământ o avere de invidiat, care nu se regăsește în declarația de avere depusă în calitate de consilier personal al fostului secretar de stat de la Ministerul Dezvoltării, Adrian Gâdea, omul de casă al lui Liviu Dragnea.

Porunca a opta din Decalogul lui Moise spune „să nu furi", dar preotul Mădălin Adrian Iscru a băgat mâna în sacul cu bani al săracului stat român. În februarie 2017, Preasfințitul Părinte Visarion, Episcopul Tulcii, a efectuat o vizită pastorală în Parohia Sâmbăta Nouă, din comuna Topolog, pentru a-l prezenta enoriașilor pe preotul Mădălin Iscru ca noul păstor al credincioșilor din această localitate străveche înființată acum câteva secole de credincioșii ardeleni. Ierarhul i-a înmânat noului preot paroh Evanghelia, Crucea și cheile bisericii, îndemnându-l ca, în continuare, să lucreze cu timp și fără de timp, cu râvnă, cu dărnicie și jertfelnicie pentru credincioșii nou încredințați.

Profit de peste 10 milioane de lei

Iscru a intrat în afaceri în anul 2005. Atunci, împreună cu Lenuța Iscru, a înființat firma Adrianmad SRL. Ulterior, Mădălin Iscru s-a retras din afacere, iar firma a fost radiată. Până să fie radiată, firma a avut treabă, inclusiv la o biserică.

Conform unei postări pe Facebook a Parohiei Dăeni, „Autoritățile din comuna Daeni văzând starea în care se află biserica din proprie inițiativă au demarat procesul de obținere a autorizației de construire și au demarat lucrările de consolidare a bisericii. Având în vedere starea tehnică a structurii de rezistență și pericolul public pe care îl prezenta construcția încadrată în clasa I de risc seismic, beneficiarul a demarat execuția lucrărilor de consolidare în baza contractului de execuție nr. 10 din 14.11.2008 și nr. 10 din 24.08.2009 încheiate cu S.C. ETAVAL CONSTRUCT S.R.L. și S.C. ADRIANMAD S.R.L.".

După 11 ani, Iscru a înființat o altă firmă, Siluan Proiect, una din firmele abonate la contractele publice finanțate prin PNDL. În august 2018, Iscru și-a cedat firma lui Dumitru Marinescu (5%) și Lenuței Moise (95%). Un an mai târziu, în iunie 2019, Lenuța Iscru a preluat 97,5% din firmă, restul părților sociale au rămas la Dumitru Marinescu. Conform declarației de avere, Iscru a încasat pentru anul 2017 dividende de 18.000 lei, deși firma a raportat un profit net de 3,8 milioane lei. Iar în anul fiscal 2018, profitul a crescut la 4,5 milioane lei. Averea lui Iscru a fost verificată de Agenția Națională de Integritate, care a sesizat Direcția Națională Anticorupție.

„Șeful" PNDL, secretarul de stat Adrian Gâdea, încearcă azi să pară un fost musafir pe la Ministerul Dezvoltării, deși l-a protejat pe Iscru

Gâdea l-a angajat pe Iscru, dar nu mai știe de ce

O altă firmă controlată de Iscru este Hercinic SRL. Împreună cu Lenuța Moise, Iscru a preluat controlul asupra societății în 2018. În acel an, firma a raportat o cifră de peste 12,5 milioane lei, deși în anii anteriori era pe zero. Și această firmă a ajuns pe numele Lenuței Iscru, care la rândul ei a cedat 57,15% din firmă unei alte societăți, Tronos Edilitar, reprezentată de Lenuța Moise. Un aspect interesant este faptul că pe numele Lenuței Iscru se află nu mai puțin de nouă societăți, din care șapte au fost deja radiate. Singurele active sunt Hercinic și Siluan Proiect.

Mădălin Iscru a fost angajat în primăvara lui 2018 pe funcția de consilier personal al lui Adrian Gâdea, secretat de stat în Ministerul Dezvoltării, în subordinea căruia se afla PNDL. La solicitarea *Newsweek România,* Gâdea a mimat naivitatea: „Nu îmi aduc aminte cum l-am angajat. A fost pe la niște discuții pe la minister pe partea de Centenar. Habar nu aveam că are firme și ce afaceri are. Nu am nicio implicare. Când am aflat ce afaceri are, am decis împreună cu ministrul Daniel Suciu să trimitem Corpul de Control acolo".

Declarația lui Gâdea, însă, este ridicolă, câtă vreme Iscru nu era un funcționar de rang mic în minister, ci exact consilierul său personal.

PNDL, invenția politică a liderului PSD

Programul Național de Dezvoltare Locală a fost creat de fostul șef PSD în 2013. Acum, este integral anchetat de DNA.

ÎN 2012, PREMIERUL VICTOR Ponta l-a uns pe Liviu Dragnea în funcția de ministru al Dezvoltării Regionale. Atunci, Dragnea era secretarul general al PSD, dar deja își pregătea viitorul de șef de partid și, în 2013, înființa Programul Național de Dezvoltare Locală. Prin acesta, Ministerul Dezvoltării aloca bani localităților din țară pentru proiecte de sănătate, educație, apă-canalizare, iluminat public, drumuri, salubrizare, cultură și sport. Conform declarațiilor făcute de Daniel Suciu, fost ministru PSD al Dezvoltării, prin PNDL 1 au fost alocați 17,6 miliarde lei pentru 5.501 de obiective în 2.559 comune, orașe, municipii și județe. Până în toamna anului 2019, au fost finalizate doar 3.280 de proiecte, sub 60%. Alte 30 de miliarde au fost alocate pentru PNDL 2. Cea mai mare sumă de bani s-a dus în județul Suceava, căruia i s-au alocat 928,5 de milioane lei. Pe locul secund se află Caraș-Severin, cu 883,2 milioane de lei, iar pe trei Vaslui, cu 882,2 milioane de lei. Județului Teleorman i-a fost alocați 875,8 milioane de lei, iar Mehedințiul a primit 848,9 milioane de lei.

Distrus de Curtea de Conturi și de Comisia Europeană

Curtea de Conturi a analizat PNDL pentru perioada 2013-2014, când Ministerul Dezvoltării era condus de Liviu Dragnea iar Sevil Shhaideh era secretar de stat, ordonator principal de credite și Coordonator al Direcției Generale de Dezvoltare Regională și Infrastructură (DGDRI). Auditul instituției conduse atunci de Nicolae Văcăroiu a constatat că obiectivele PNDL nu au fost atinse iar fondurile alocate nu au fost utilizate „în mod economic, eficient și eficace". În mandatul de premier al Vioricăi Dăncilă, Guvernul de la București a solicitat Comisiei Europene să deconteze din fondurile europene proiectele de apă și canalizare realizate prin PNDL. Forul european s-a opus acestei inițiative, pe motiv că proiectele finanțate prin PNDL nu respectă standardele cerute de Comisie și nici nu se înscriu în strategia Comisiei Europene. În plus, experții executivului european au transmis că PNDL a fost creat special pentru a submina fondurile europene.

Ca președinte al Curții de Conturi, Nicolae Văcăroiu a arătat că PNDL a fost o enormă risipă de bani publici

FOTO: COTIDIANUL.RO

Program netransparent și discreționar politic

Deputatul USR Claudiu Năsui a criticat în Parlament PNDL 2, un program pe care îl consideră o sursă de corupție. „USR nu este fanul acestui proiect PNDL, acestui program, știm cu toții cine l-a inventat: fostul dumneavoastră președinte, care acum este în pușcărie (Liviu Dragnea – n.r.), este un program caracterizat nu doar prin lipsă de transparență, printr-o alocare greșită, foarte politică, care pleacă din pixul ministrului și care a făcut din Ministerul Dezvoltării Regionale un adevărat Guvern în Guvern, un stat în stat", a spus Năsui de la tribuna Parlamentului.

PNDL a fost criticat și de premierul liberal Ludovic Orban, care nu este de acord cu modul în care au fost decontate facturile prin acest program național: „Ce vreau să spun e că din punctul nostru de vedere plățile nu trebuie condiționate politic, ci trebuie să existe o regulă foarte simplă prin care situațiile de lucrări avizate care intră la plată să fie luate în ordinea în care sunt depuse, în măsura în care sunt conforme cu prevederile legale, fără să se țină cont de apartenența politică a primarilor care beneficiază de aceste proiecte și de decontările lucrărilor efectuate".

9/11
Un bărbat cade din World Trade Center, după ce două avioane au lovit turnurile gemene pe 11 septembrie 2001. Cinci români s-au aflat printre cele 3000 de victime ale atacului terrorist.

LEGĂTURI PERICULOASE
Virusul extremismului a ajuns din China în Italia înaintea coronavirusului » P.32

TERORISM

Efectul tragic al migrației: români uciși în atentate

VIOREL PĂUN AVEA 23 DE ANI ȘI PLECASE DIN Giurgiu în Germania ca să-și facă o soartă mai bună. Își găsise de lucru la o firmă de curierat, locuia împreună cu părinții și tocmai își făcuse o prietenă. La 19 februarie 2020, a fost ucis de un extremist de dreapta, la 200 de metri de casa părinților săi.

Păun a fost împușcat în mașina sa. Atentatorul, Tobias Ratjen, a mai ucis alți opt emigranți: doi turci, doi kurzi, un afgan cu naționalitate germană, un bulgar, un bosniac și o femeie de naționalitate sinti, cu cetățenie germană. Ratjen a ucis-o, după atacul asupra emigranților, și pe mama sa.

Păun este ultimul de pe lunga listă a românilor uciși în atentatele teroriste din spațiul european și din SUA, după atentatele din 9 septembrie 2001. Totuși, el este prima victimă a unui atentator definit de presă drept extremist de dreapta, care a vrut să lichideze emigranți.

Totuși, această definiție, de extremist de dreapta, trebuie nuanțată: Tobias Ratjen nu făcea parte din nicio organizație politică și, pe internet, se plângea că are 43 de ani și nu a avut relații cu nicio femeie.

Toți ceilalți români uciși în atentate, din septembrie 2001 până azi, au fost victime ale unor islamiști care își anunțaseră intenția de a lupta împotriva Statelor Unite și a aliaților săi vestici.

Totuși, românii nu au fost desemnați ca țintă a diferitelor grupări extremiste, ci mai degrabă s-au aflat la locul nepotrivit, într-un moment nepotrivit. În perioada implicării României în conflictele din Irak și Afganistan, faptul că românii cădeau victime atentatelor teroriste din afara țării a fost un bun motiv pentru a explica prezența militarilor români în misiuni internaționale.

Începutul: atentatele din 9/11/2001

Între cele 2.996 de persoane ucise la atentatele din 9 septembrie 2001, din Statele Unite, s-au aflat și cinci români. Trei dintre aceștia lucrau la Cantor Fitzgerald L.P., o bancă de investiții cu sediul în etajele 101–105 ale World Trade Center 1: Eugen Gabriel Lazăr, de 27 ani, venit cu familia în SUA în 1985, alături de soții Alexandru Liviu și Corina Stan, 34 ani, respectiv 31 ani, ajunși în SUA în 1995, când au câștigat la Loteria vizelor.

Au fost identificați de rude doar cu ajutorul analizelor ADN. A mai fost ucis, tot în World Trade Center, și Joshua Poptean, de 37 ani, angajat la o companie de construcții din Bronx. Plecat din România și stabilit la Portland, Oregon, a fost prins la etajul 106, în timp ce verifica, la un control de rutină, tâmplăria la un restaurant.

Lista românilor identificați ca fiind victime ale atentatului de la WTC o mai cuprinde și pe Ana Fosteris, 58 de ani, venită în America de pe vremea comunismului și care lucra ca broker pentru AON, companie care a pierdut 175 de angajați.

Oficialii americani au putut identifica cu precizie doar 1.600 din victimele

DE
MIRCEA MARIAN
mircea.marian@newsweek.ro

FOTO: GETTY IMAGES

atacului asupra WTC. Medicii legişti au colectat „aproximativ 10.000 de fragmente neidentificate de os şi ţesut care nu au putut fi legate de niciuna din persoanele de pe lista morţilor".

Unul din cei care s-au aflat în zona WTC în acea zi fatidică a fost românul Nicu Benesh, care a scăpat: „Am văzut o roată dintr-un tren de aterizare, o roată de avion înfiptă într-o fereastră de la etajul unu al unei clădiri din apropiere de turnuri. Era ca într-un film de Hitchcock, un film de coşmar în alb-negru. Am continuat drumul şi, pe jos, ce sa vă spun... erau bucăţi de neidentificat de corp uman, parcă eram la măcelarie, ceva de nedescris. Asta a fost şi este imaginea care mi-a rămas în minte foarte puternic. Când m-am apropiat de turnuri, mi-am ridicat privirea şi vedeam cum unii oameni se aruncau de la ferestre".

În fiecare an, cele aproape trei mii de nume ale victimelor sunt citite la ceremoniile de comemorare a atacurilor teroriste din 2001.

Madrid, 11 martie 2004

Momentul în care românii au resimţit din plin faptul că pot oricând să cadă victime atentatelor teroriste a fost cel al atacurilor din gara Atocha, la Madrid, în primăvara lui 2004. Nu mai puţin de 16 români au fost victimele atacurilor asupra trenurilor de navetişti plecate din gara centrală a capitalei Spaniei.

Numărul total al victimelor a fost de 193 de persoane ucise şi 2.050 rănite, din care circa 250 au fost transportate în stare gravă. Unul dintre răniţi a murit după ce a stat zece ani în comă. Dintre răniţi, 200 au fost de origine română.

Unul dintre românii ucişi în atentat a fost Alois Mărtinas, care avea 27 de ani şi tocmai se pregătea de nuntă. Sfetcu Mihaela şi Bogdan Livia, ambele de 27 de ani, au fost împinse de sărăcie să părăsească România. Mihaela plecase, împreună cu prietenul ei, în Spania, pentru a-şi ajuta părinţii şomeri să-şi crească cei patru copii.

Livia emigrase împreună cu părinţii, sora geamănă şi fratele ei, dorind să strângă bani pentru o casă. Pe lista celor ucişi se află şi doi muncitori din Luduş, Olimpiu Csaba Jigovski, de 26 de ani, şi Ştefan Budai, de 37 de ani. Budai sosise în Spania în urmă cu 2 ani şi jumătate înainte. Din august 2003, reuşise să le aducă alături de el pe soţia sa, Daniela, şi fetiţa lor, Ioana.

Atacul terorist a avut loc cu două zile înainte de alegerile parlamentare din Spania. Înainte de atac, se estima că alegerile vor fi câştigate de Partidul Popular, care avea un avans de circa cinci procente în faţa socialiştilor.

Alegerile au fost însă câştigate de socialiştii conduşi de Luis Zapatero, care, în mai 2.004 a decis să se retragă din Irak, unde se aflau circa 1.300 de militari spanioli, fapt interpretat ca o cedare în faţa terorismului.

Se estimează că circa un milion de alegători au trecut de partea socialiştilor după atentatul de la Atocha. În 2014, parlamentul spaniol, dominat de Partidul Popular, a aprobat ca circa 500 de militari spanioli să se întoarcă în Irak, cu rolul de a instrui forţele irakiene aflate în plină confruntare cu ISIS.

Londra, 7 iulie 2005

La 7 iulie 2005, un grup de patru atentatori au detonat trei bombe în metroul londonez şi o a patra într-un autobuz supraetajat din capitala Marii Britanii. În afara celor patru atentatori, au murit 52 de rezidenţi britanici de 18 naţionalităţi. Circa 700 de persoane au fost rănite. Printre cei ucişi s-a aflat românca Mihaela Otto.

Ea locuia împreună cu sora şi mama ei. Avea 47 de ani, lucra ca tehnician dentar şi venise în Marea Britanie de la 23 de ani. Otto lucra într-o zonă ultracentrală, în Sloane Square, călătorea cu metroul de Piccadilly şi se afla între staţiile King's Cross şi Russell Square când a explodat bomba. Al-Qaida a revendicat atentatele, drept răzbunare pentru implicarea Marii Britanii în războaiele din Irak şi Afganistan.

Momentul în care românii au resimţit din plin faptul că pot oricând să cadă victime atentatelor teroriste a fost cel al atacurilor din gara Atocha, la Madrid

Bataclan, 13 noiembrie 2015

Trei teroriştii înarmaţi, toţi cetăţeni francezi, au pătruns în Sala Bataclan în care avea loc un concert al trupei americane Eagles of Death Metal şi au început să tragă în spectatori cu armele automate. Poliţia a intervenit, însă doi dintre atacatori şi-au detonat vestele cu explozibil.

Al treilea a fost ucis înainte să îşi detoneze vesta. La Bataclan au murit 89

GARA ATOCHA
198 de oameni au murit în atacul terorist de la Madrid. Printre aceştia s-au aflat şi 16 români, care mergeau la muncă în trenurile afectate de explozie (sus). Andreea Cristea se afla în Londra, alături de iubitul ei, când a fost lovită de maşina unui terorist (jos).

de persoane. Alţi 39 de oameni au fost ucişi în zona de baruri şi de cafenele din centrul Parisului. Între victime s-au aflat şi doi români care ieşiseră la cafeneaua La Belle Equipe: Ciprian Calciu (32 de ani), din Tulcea, şi Lăcrămioara Pop (29 de ani), din Baia Mare.

Cei doi aveau un copil de 18 luni, iar Lăcrimiora Pop avea, din prima căsătorie, o fată de 11 ani. Cei doi au fost împuşcaţi, odată cu ei murind alte 16 persoane aflată pe acea terasă. În atentatele de la Bataclan a fost rănit un român.

Nisa, 14 iulie 2016

Un camion a intrat în mulţime, la Nisa, pe Promenade des Anglais, în timp se oamenii priveau focurile de artificii de Ziua Franţei. Camionul a mers 2 kilometri prin mulţime, lăsând în urmă peste 84 de morţi şi circa 200 de răniţi, dintre care 18 în stare deosebit de gravă. Şoferul, cetăţean francez de origine tunisiană, a fost anihilat de poliţie.

Din nou un român ucis: Cristinel Coman, de 34 de ani, din Rovinari. Soţia şi copilul său au fost răniţi şi a fost nevoie de internarea lor, imediat după atentat. De altfel, soţia lui Cristinel Coman era încă în spital când acesta a fost înmormântat, la două săptămâni după atentat.

Londra, 22 martie 2017

Khalid Masood intră cu maşina în oamenii care traversau Podul Westminster, apoi atacă cu un cuţit un poliţist de la Parlamentul britanic. Atacatorul este, în final, împuşcat de forţele de ordine. Şase persoane, inclusiv atacatorul, au murit, iar 49 de persoane au fost rănite.

Andreea Cristea se afla în Londra alături de iubitul ei - şi el rănit în acest atac - în momentul în care a avut loc atentatul. Românca a fost lovită de maşina teroristului, iar în urma impactului a căzut în Tamisa. A decedat la 6 aprilie, când a fost decuplată de la aparatele care o ţineau în viaţă. În ziua atacului, prietenul ei plănuia să o ceară de soţie pe tânăra arhitectă de 31 de ani.

Israel: banalitatea atentatelor

În afara atentatelor din spaţiul european sau din SUA, numeroşi români s-au aflat pe lista victimelor atacurilor islamiste din Israel:

- 10 mai 2001: Constantin Stratulă (52 de ani) şi Virgil Martinesc (29 de ani), constructori, îşi pierd viaţa într-un atentat cu bombă comis de teroriştii palestinieni în Fâşia Gaza.
- 17 iulie 2002. Adrian Andres (30 de ani) cade victimă a unui atentat comis de Jihadul Islamic lângă vechea autogară din Tel-Aviv.
- 21 noiembrie 2002. Mircea Varga (25 de ani), turist român, este ucis într-un atentat sinucigaş comis de Hamas într-un autobuz din Ierusalim.
- 5 ianuarie 2003: Ion Nicolae (34 de ani) şi Mihai Săbău (38 de ani) îşi pierd viaţa într-un atentat sinucigaş comis de Brigăzile Martirilor Al-Aqsa cu sprijinul Jihadului Islamic în autogara centrală din Tel-Aviv.
- 17 aprilie 2006: două românce care munceau legal în Tel Aviv, Piroska Boda, de 50 de ani, din Zalău, şi Rozalia Besenyei, de 48 de ani, din Baia Mare, sunt ucise într-un atentat al Jihadului Islamic, la Tel Aviv.

FOTO: GETTY IMAGES

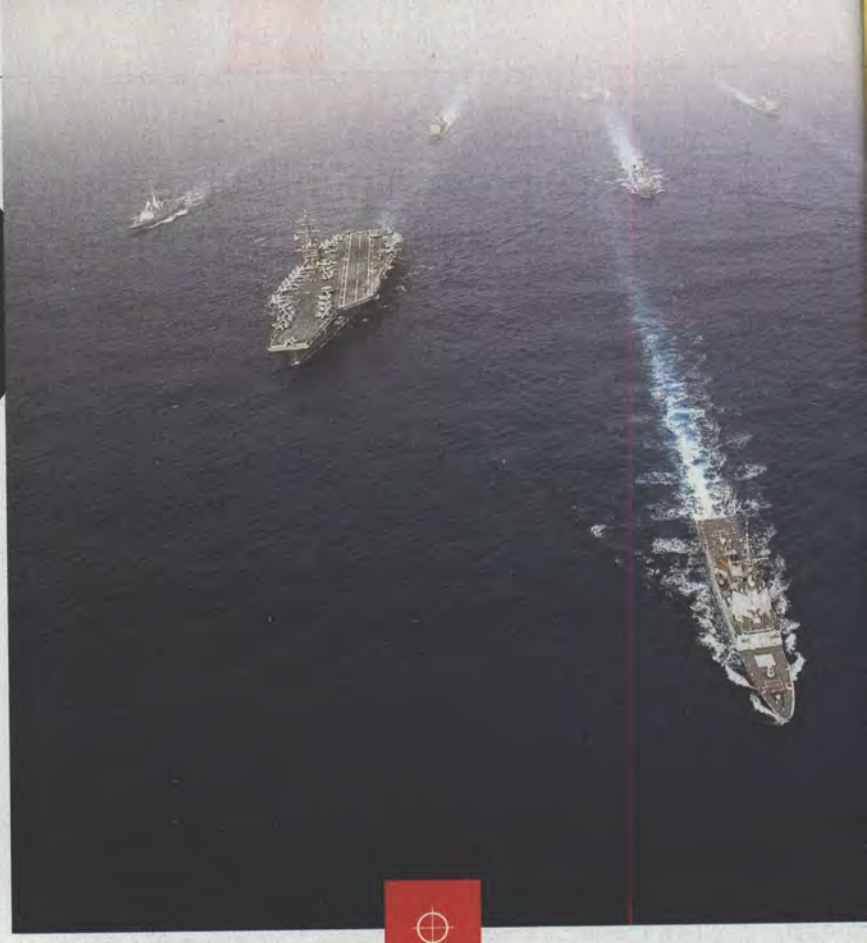
SE ÎNTOARCE RĂZBOI

LANCE CPL. SCOTT JENKINS/U.S.

În timp ce presa și publicul se concentrează asupra Iranului, militarii americani se pregătesc de un război cu Rusia

de **William M. Arkin**

IUL RECE?



Riscul este că intensificarea numărului de exerciții militare și amestecul de forțe ale celor două părți — oferind totodată mai multe oportunități pentru

E FONDUL TENSIUNII CU IRANUL DE ANUL TRECUT, Statele Unite au desfășurat o serie de exerciții de război fără precedent. Pe parcursul a cinci luni, din mai până la sfârșitul lunii septembrie, au fost organizate 93 de exerciții militare separate, cu forțe care operează continuu în, deasupra și în jurul a 29 de țări.

Jocurile, care implicau totul, de la tactici militare terestre la războiul cibernetic, nu au fost organizate în Orientul Mijlociu și nu au fost direcționate către Teheran. Au fost direcționate împotriva Moscovei și au constituit cel mai intens și neîntrerupt set de exerciții de la sfârșitul Războiului Rece.

Această activitate intensă a marcat punctul culminant al unei acumulări de acțiuni ce au început după ce Rusia a confiscat Crimeea în martie 2014. Deși forțele armate americane luptă pe mai multe fronturi „fierbinți" și s-au angajat în desfășurarea de forțe ca răspuns la amenințările reprezentate de Iran și Coreea de Nord, practicarea exercițiilor de război cu tehnică de ultimă oră au dominat.

„Ținta" a fost incontestabil Rusia, numărul de exerciții militare europene fiind de zece ori mai mare decât numărul celor ce vizau China.

„Pe fondul deteriorării mediului de securitate european, dimensiunea și domeniul de aplicare al exercițiilor militare ale NATO și rusești au crescut semnificativ - chiar dramatic", a informat un comitet parlamentar al Organizației Tratatului Nord Atlantic, în octombrie. Comitetul și-a exprimat îngrijorarea că NATO nu deține suficiente trupe la sol în Europa de Est pentru a descuraja o intervenție sau un atac al rușilor. Acesta a semnalat exercițiile de război cu profil înalt ale Moscovei, multe implicând scenarii care includ utilizarea armelor nucleare într-un război european.

În timp ce în mod convențional se crede că Rusia ar putea fi în avantaj, noile informații arată că Statele Unite și partenerii săi europeni depășesc cu mult Moscova.

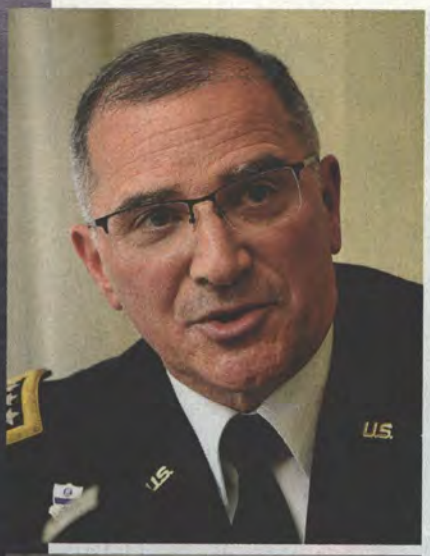
Aceste operațiuni „sfoară", cum numesc militarii exercițiile care se derulează unul după altul, au fost axate pe rapiditatea desfășurării de aeronave și redirecționarea militarilor în diferite baze. O mare parte a accentului a fost pus anul trecut pe desfășurarea de avioane de vânătoare și bombardiere, demonstrând avantajele geografice occidentale și eficacitatea operațiunilor aeriene combinate, rafinate în două decenii de lupte în Orientul Mijlociu.

Aceste operațiuni și exerciții au fost menite să „introducă imprevizibilitatea operațională adversarilor noștri", a declarat Congresului în primăvara anului trecut comandantul, pe atunci, al NATO, generalul Curtis Scaparrotti.

„100.000 de tone de diplomație internațională"

Începând cu ziua în care fostul consilier în securitate națională John Bolton s-a îndreptat către microfon, în luna

CLOCKWISE FROM TOP: MASS COMMUNICATION SPECIALIST 3RD CLASS GRANT G. GRADYJU S. MARINE CORPS; MIKKO STIGA/AP/GETTY; ALEXANDER NEMENOV/AP/GETTY; ALEXEI DRUZHININ/TASS/GETTY



cresc tensiunile
CALCULE INCORECTE

JOCURI DE RĂZBOI
Pagina anterioară: Un exercițiu maritim cu muniție adevărată în apropierea Finlandei, anul trecut. În sensul acelor de ceasornic, de sus: Forțele maritime din Europa și SUA, care se antrenează în Marea Mediterană, în aprilie; jucători-cheie - pentru SUA, Curtis Scaparrotti; pentru Rusia, Valeri Gherasimov; Putin, salutând militarii Marinei.

mai a anului trecut, pentru a anunța că bombardierele B-52 și portavionul Abraham Lincoln se află în apele din Orientul Mijlociu din cauza escaladării tensiunilor cu Iranul, Europa era deja pe cale să doboare toate recordurile privind activitatea militară.

Lincoln se afla în Marea Mediterană și opera cu portavionul USS John C. Stennis, prima dată când două grupuri de luptă au efectuat operațiuni duale sub Administrația Trump. În ziua anunțului lui Bolton, avioanele Super Hornet F/A-18F au decolat de pe Lincoln într-o cursă de de peste 1.000 de kilometri către „ținte" din România. A doua zi, Super Hornets au zburat din nou, de data aceasta în misiuni de peste 1.600 de kilometri din Marea Ionică, la vest de Grecia, și traversând Europa de Est până în Lituania.

Acolo, avioanele armatei au avut „ținte" marcate pentru exerciții de bombardament, la doar 800 de kilometri de Moscova. „Arătăm lumii că noi suntem capabili să executăm misiuni în spațiul aerian al aliaților noștri în timp scurt", a spus comandantul de Marină Stephen Gay, coordonatorul exercițiului.

Ambasadorul american în Rusia, Jon M. Huntsman Jr., a fost pe Lincoln în timpul operațiunilor. „Fiecare dintre navele de război aflate în Mediterana în acest moment reprezintă 100.000 de tone de diplomație internațională", a declarat fostul guvernator al Utah.

După ce a terminat cu exercițiile de bombardament ce au avut ca „țintă" Rusia, Lincoln a anulat un apel portuar programat în Croația și a pornit spre Golful Persic. Pe când se deplasa spre sud prin canalul Suez și în jurul Peninsulei Arabice, pentru a se poziționa în apropiere de coasta iraniană, au fost organizate nu mai puțin de șapte exerciții separate de război ale NATO: *Arrow and Bold Quest* în Finlanda, *Spring Storm* în Estonia, *Formidable Shield* lângă coasta Scoției, *Immediate Response* în Croația, Ungaria și Slovenia, *Stolen Cerberus VI* în Grecia și *Erciyes* în Turcia. Și, în acele două săptămâni, peste zece avioane F-16C au ajuns în Marea Britanie și cele mai noi avioane F-35 Lightning II au fost desfășurate, pentru prima dată, din Utah în nordul Italiei.

Niciun exercițiu militar european nu a fost anulat sau întârziat din cauza Iranului, potrivit unui înalt oficial al Comandamentului European. Și nu numai avioanele americane operau aproape de spațiul aerian rus. Începând cu luna mai, forțele aeriene din nouă națiuni ale NATO au desfășurat forțe în Statele Baltice, Polonia și România pentru misiuni de „poliție aeriană".

Exercițiile și desfășurarea de forțe au avut loc în cadrul unui program al Pentagonului numit European *Deterrence Initiative* (EDI). Început după criza din

1: MASS COMMUNICATION SPECIALIST 3RD CLASS T. LOGAN KEOWN/U.S. NAVY;
3: MASS COMMUNICATION SPECIALIST 1ST CLASS FRED GRAY IV/U.S. NAVY;

Crimeea, EDI a construit o prezență NATO în Marea Baltică și Polonia, a sporit apărarea aeriană a țărilor baltice, sud-estului Europei și Islandei și a accelerat desfășurarea de forțe aeriene americane, în cadrul programelor de „asigurare a bombardierelor" și „securitate a teatrului de operații".

În martie anul trecut, Administrația Trump a solicitat 5,9 miliarde de dolari pentru a finanța EDI, o reducere cu 10% față de anul precedent - pe care unii observatori au văzut-o ca un semn al aprecierii personale al lui Donald Trump asupra Rusiei. Calificând amenințarea rusă pentru Europa ca fiind „reală și în creștere", Scaparrotti a declarat Congresului că „nu s-a ajuns încă la o poziție confortabilă în operațiunile de descurajare" pe continent.

„Căutăm o mai bună împărțire a sarcinilor", a declarat raportorul pentru Pentagon, Elaine A. McCusker, citând numeroasele declarații ale președintelui potrivit cărora națiunile europene bogate ar trebui să contribuie mai mult la apărarea lor, diminuând facturile americane.

Dar s-a dovedit că nu a existat nicio reducere reală. Aparenta reducere rezulta din finalizarea unor construcții și eliminarea altor costuri „nerecurențiale" care au stabilizat EDI la un nivel constant. Iar suma dedicată exercițiilor și antrenamentelor a fost mai mult decât dublată față de anul precedent, de la 291 milioane de dolari, la 609 milioane de dolari.

Pe 4 decembrie, după un maraton de opt luni în Orientul Mijlociu, USS Abraham Lincoln a tranzitat Strâmtoarea

AMBELE PĂRȚI
SUA (această pagină) și Rusia (pagina opusă) se antrenează în diverse exerciții militare cu parteneri de pe întreg teritoriul Europei, anul trecut: 1 SUA și Ucraina au găzduit împreună forțe multinaționale în Chabanka, Ucraina; 2 Un comandant de pluton marin emite un ordin într-o zonă de antrenament în Finlanda; 3 Un exercițiu de acordare a primului ajutor răniților, la bordul USS Carney,

5: VLADIMIR SMIRNOV/TASS/GETTY; 6: GAVRIIL GRIGOROV/TASS/GETTY; 7: [illegible] MARTIN/TASS/GETTY; 8: SERGEI BOBYLEV/TASS/GETTY

aflat în Spania; 4 Antrenament de paraşutişti ai armatei americane în Croaţia, parte a unui exerciţiu multinaţional; 5 Militari din trupele aeriene ruseşti se pregătesc pentru exerciţii militare pe aerodromul Severni; 6 Elicoptere ruseşti Mi-8 într-un exerciţiu la Donguz; 7 Un militar rus din Districtul Sudic ia parte la un exerciţiu de tir; 8 O unitate de patrulare rusească la exerciţii.

Hormuz pentru a se întoarce acasă. Criza iraniană era pe cale să se declanşeze şi va escalada şi mai mult odată cu uciderea generalului iranian Qassem Soleimani, o lună mai târziu.

Desfăşurarea de forţe în faţa „crizei" anunţate de Bolton a inclus un număr de şase bombardiere în două grupuri, ambele venind şi plecând cum au venit. O forţă de dimensiunile unui batalion a Marinei a părăsit şi aceasta regiunea. Desfăşurările de urgenţă la sol au totalizat mai puţin de 10.000 de soldaţi, majoritatea în unităţile de apărare antiaeriene şi antirachetă Patriot.

Aeronavele Air Force au mărit efectivul aerian de pe Lincoln, aflat la faţa locului. Trei escadrile de F-15E Strike Eagles, F-35A Lightning II şi F-22 Raptors au constituit toată forţa anti-Iran.

În acelaşi timp, nouă escadrile americane de avioane de vânătoare au fost desfăşurate în Europa pentru jocuri de război anti-Rusia, potrivit documentelor Pentagonului. Pe parcursul celei de-a treia săptămâni din iunie, când Iranul a doborât o dronă americană, exerciţiul *Anatolian Eagle* era în plină desfăşurare în Konya, Turcia. Deşi Turcia se învecina cu Iranul, exerciţiul, finanţat de Iniţiativa Europeană de Apărare, s-a concentrat total pe aripa europeană a NATO.

În timp ce două tancuri petroliere au fost atacate cu mine marine în Golful Persic, forţe speciale din zece naţiuni erau prinse în exerciţiul *Trojan Footprint 19,* care a avut loc în Bulgaria, Ungaria, România şi în Marea Neagră.

PREGĂTIRE GLOBALĂ Sus: Decolare de pe puntea portavionului USS Abraham Lincoln. În partea de jos, de la stânga: Un militar rus în timpul unui exercițiu de tir; Marinari, după operațiuni de antrenament în Finlanda; comandanți din S.U.A., Marea Britanie, Finlanda și Estonia primesc premii pentru serviciul de instruire.

DE SUS ÎN SENSUL ACELOR DE CEAS: MASS COMMUNICATION SPECIALIST 3RD CLASS MICHAEL

În apele nordice, *Baltic Operations* (BALTOPS) au reunit 50 de nave și 40 de aeronave din 18 națiuni NATO, plus Suedia și Finlanda. Un număr de șapte exerciții de război ale NATO s-au desfășurat, inclusiv *Iron Wolf* în Lituania, *Dragon 19* în Polonia și *Swift* în Croația, Bulgaria și România.

În total, peste 50.000 de militari NATO și ai aliaților s-au antrenat împotriva Rusiei. Avioane F-35 americane au fost desfășurate în Finlanda și Norvegia pentru prima dată. Li s-au alăturat bombardierele B-52, din Louisiana, care s-au oprit în Anglia, operând exerciții de bombardament cu „ținte" din Rusia simultan peste regiunile Mării Baltice și ale Mării Negre.

În continuare, exercițiul *Dynamic Mongoose* a început în apele arctice norvegiene completând BALTOPS. Exercițiul *Breeze Sea* a debutat în Marea Neagră pentru a consolida *Dynamic Mongoose*. În timp ce Ucraina a fost pe buzele tuturor la Washington din cauza audierilor în Camera Reprezentanților pentru suspendarea președintelui, un număr de 32 de nave și 24 de aeronave din 19 țări operau în acel exercițiu în Marea Neagră.

Nimic din toate acestea nu s-a întâmplat fără un răspuns al Rusiei. Chiar în săptămâna anunțului lui Bolton cu privire la Iran, un avion de luptă maghiar care opera în Lituania a interceptat un avion al Forțelor Aeriene al Federației Ruse care zbura fără semnal transponder. Rusia și-a trimis propriile bombardiere de-a lungul coastei de vest a Alaskăi și Insulelor Aleutiene. La sfârșitul lunii mai, ministrul rus de Externe, Serghei Lavrov, a declarat că Moscova este îngrijorată de activitățile sporite ale NATO în apropierea granițelor sale.

Agenția de știri rusă TASS a raportat că numărul de interceptări aeriene rusești a crescut de zece ori în ultimii trei ani. Între timp, incidentele cu avioanele NATO și rusești au crescut cu 300 la sută, conform documentelor clasificate ale Forțelor Aeriene americane. Când un bombardier rusesc Su-24 Fencer a executat manevre riscante lângă o navă a Marinei spaniole care opera în Marea Baltică, NATO a emis un protest viguros.

Odată cu începerea sezonului de exerciții din mai, generalul Tod Wolters a preluat comanda NATO de la Scaparrotti. Una din primele sale acțiuni a fost să stabilească o întâlnire cu șeful Statului Major rus, generalul Valeri Gherasimov, pentru a discuta despre „detensionarea" activităților militare. Wolters a declarat reporterilor cu doar câteva zile înainte de incidentul cu nava spaniolă că exercițiile de „descurajare" au temperat acțiunile Rusiei, că a existat o reducere a „incidentelor neprofesioniste".

Începând cu luna mai, forțe aeriene din nouă națiuni NATO au fost desfășurate în baze din Statele Baltice, Polonia și România pentru misiuni de „poliție aeriană".

Cei doi generali s-au întâlnit din nou la Baku, capitala Azerbaidjanului, la 10 iulie, pentru discuții mai punctuale, potrivit unor ofițeri care au asistat la întâlnire. În aceeași zi, Marina ucraineană a raportat că un distrugător rusesc a intrat în zona restricționată în timpul exercițiilor de artilerie cu muniție adevărată, creând „o situație de urgență". Atunci când NATO a trimis distrugătorului un avertisment, conform declarației Marinei ucrainene, nava rusească „s-a prefăcut că întâmpină probleme de comunicare". Flota Rusiei din Marea Neagră a anunțat că ceea ce a susținut Ucraina nu a fost adevărat. Războiul Rece s-a întors.

→ **William M. Arkin,** *autorul unor volume despre arme nucleare, scrie în prezent* ENDING PERPETUAL WAR. *Contul său pe Twitter este @warkin.*

LEGĂTURI PERICULOASE

Virusul extremismului a ajuns din China în Italia înaintea coronavirusului

Peninsula a fost prima lovită de noua epidemie de gripă, pentru că legăturile sale cu China sunt extrem de puternice

CORONAVIRUSUL A AJUNS DIN CHINA ÎN Europa. Era inevitabil. Întrebarea este de ce Italia a fost prima țară europeană lovită de epidemie? Răspunsul este relativ simplu. Pentru că Italia, comparativ cu alte țări din UE, are legături foarte puternice cu China. În special economice. Din cauza acestor legături, COVID-19 nu a fost singurul virus ajuns în Peninsulă. Cel mai nociv dintre ele: ascensiunea extremei drepte.

„Ca fiecare membru al familiei sale, care a lucrat în fabricile de textile din Prato, orașul său natal, Roberta Travaglini se numără printre suporterii extremei drepte în Italia", scria *New York Times* la începutul lunii februarie, într-un text intitulat „Rădăcinile chinezești ale furiei de extremă dreaptă din Italia".

„În copilărie, tatăl său a dus-o de câteva ori la mi-

DE

SILVIU SERGIU
silviu.sergiu@newsweek.ro

Mare putere în industria textilă, China a subminat micile afaceri ale italienilor. Șomajul a crescut, la fel și extrema dreaptă

tingurile Partidului Comunist italian unde se asculta muzică, se dansa și se țineau discursuri care ridicau în slăvi clasa muncitoare. Când a împlinit 18 ani, și-a luat un job la o fabrică de textile și a votat, prima data în viața ei, cu comuniștii. Dar asta s-a întâmplat înainte ca totul să se schimbe - înainte ca marea putere globală a industriei textile, China, să submineze afacerile locale, înainte ca ea și colegii săi să-și piardă slujbele, înainte ca migranții chinezi să ajungă în Prato, să le ia italienilor joburile din industria textilă, doar pentru că sunt dispuși să muncească chiar și noaptea", continuă publicația americană.

Roberta Travaglini are astăzi 61 de ani și a votat la ultimele alegeri cu Liga lui Matteo Salvini, formațiune populistă de extremă dreaptă, condusă de un lider ce oferă soluții rudimentare pentru criza de pe piața forței de muncă: închiderea granițelor.

În paralel cu denigrarea Islamului și avertismentul că această „invazie" îi amenință pe italieni, Salvini a oprit vasele cu imigranți din nordul Africii, care acostau pe țărmurile sudice ale Italiei, și s-a prezentat ca un naționalist ce vrea să-i salveze pe cei dezamăgiți de elitele distante de stânga.

Liderul Ligii oferă o explicație coerentă pentru ce i s-a întâmplat doamnei Travaglini. Credința sa este că forțele globaliste obscure și imigranții i-au furat un drept obținut prin naștere: dreptul la o viață confortabilă. Meșteșugarii și muncitorii au scos Italia din marasmul economic cauzat de pierderea Celui de-al Doilea Război Mondial, au construit o națiune prosperă, înainte ca „elemente nocive din exterior să înceapă să jefuiască țara".

„Suntem la cheremul elitelor mondiale care vor să fim din ce în ce mai săraci", crede Travaglini. „Când eram tânără, Partidul Comunist îi proteja pe muncitori. Acum Liga face acest lucru", spune ea.

Mutații sociale

Ascensiunea Ligii lui Salvini - alungată de la guvernare, dar cu electorat consistent - se explică prin furia italienilor la adresa imigranților. Bazele acestei ascensiuni au fost puse cu decenii în urmă, când orașe precum Prato, care supraviețuiește datorită industriei textile, au căzut victime competiței feroce cu China, aflată într-o ascensiune economică rapidă.

O paralelă cu Midwestul american industrializat stă în picioare. Pe măsură ce China a crescut rapid ca putere exportatoare la nivel global, șomajul și disperarea au cuprins America profundă. Furia acumulată în zeci de ani de comerț liber cu China a avut un rol important în alegerea lui Donald Trump la Casa Albă.

Italia s-a dovedit extrem de vulnerabilă competiției cu China, având în vedere că mare parte din industria sa artizanală - textile, piele, încălțăminte - a fost dominată de micile afaceri de familie, neputincioase în competiția cu o națiune care numără 1,4 miliarde de oameni.

Patru regiuni din Italia - Toscana, Umbria, Marche și Emilia-Romagna - care la sfârșitul anilor '80 votau cu comuniștii și, ulterior, cu candidați de centru-stânga, au migrat către extrema dreaptă.

Mulți italieni din clasa muncitoare acuză Stânga că i-a abandonat. „Foarte multe familii italiene se luptă pentru supraviețuire", spune Federica Castricini, o mamă a doi copii, în vârstă de 40 ani, care a lucrează la o fabrică de pantofi în provincia Marche și care a abandonat Stânga în favoarea Ligii. „Stânga nici măcar nu mai este capabilă să identifice cu precizie, în prezent, problemele familiilor italiene", remarcă ea.

În ciuda ideologiei marxiste și a apropierii de Uniunea Sovietică, Partidul Comunist italian nu a avut niciodată drept cauză răsturnarea capitalismului.

LIDERUL
Ligii, Matteo Salvini, oferă o soluție rudimentară la criza de pe piața forței de muncă: închiderea granițelor.

FOTO: GETTY IMAGES

Stânga italiană s-a manifestat precum cea din țările nordice, precum Suedia, în care liderii își propun să distribuie echitabil beneficiile creșterii economice.

„Stânga a fost întotdeauna capabilă să guverneze în timpul unor momente de expansiune economică, cum a fost cazul reconstrucției de după Al Doilea Război Mondial", spune Nadia Urbinati, politolog italian la Universitatea Columbia din New York. „Au putut guverna promițând creșteri salariale, un sistem de pensii și unul de sănătate care să performeze. Stânga a fost puternică în astfel de momente de expansiune, pentru că a putut oferi locuri de muncă".

„Atunci când nu există locuri de muncă", continuă Urbinati, „Dreapta are un răspuns emoțional pe termen scurt, deoarece poate folosi aparatul de stat pentru a impune legea și ordinea".

În ultimul deceniu, șomajul a crescut în Italia cu aproximativ 10%. Datoria publică mare, combinată cu regulile europene, care au impus limitarea deficitelor, au împiedicat guvernele italiene să distribuie beneficiile creșterii economice.

Populația îmbătrânește, evaziunea este în creștere, economia stagnează și forța de muncă tânără și pricepută pleacă. Locuitorii unor orașe precum Prato, din apropierea Florenței, în inima Toscanei, au ajuns să vadă Stânga ca pe un trib de tehnocrați decadenți care văd în globalizare globalizare soluția la toate problemele.

„În trecut, toate guvernele de stânga au spus că nu există soluții simple la probleme complexe", spune Ricardo Cammelli, autor de cărți despre istoria și politica din Prato. „Ce spune Salvini este că există răspunsuri simple la probleme complexe", punctează el.

Șocul chinezesc

La începutul anilor '90, industria textilă italiană a început să fie amenințată de expansiunea Chinei. La târgurile de modă de la Milano sau Bologna, unde creațiile designerilor italieni sunt expuse lumii întregi, veneau chinezi, le fotografiau, dar nu cumpărau aproape niciodată. În următorii 10 ani, misterul s-a risipit. Clienții germani ai caselor de modă italienești au renunțat la comenzi și au început să cumpere pantofi de calitate tot mai ridicată, la prețuri mult mai mici, de la furnizori chinezi.

În 2001, China a intrat în Organizația Mondială a Comerțului, obținând acces facil la piețe din jurul lumii. În anii următori, exporturile micilor producători italieni de încălțăminte s-au prăbușit cu 40%.

Pentru a evita falimentul, Cesare Catini (81 de ani), un producător de încălțăminte din orașul Civitanova (provincia Marche), a semnat un contract cu un brand celebru, a împrumutat 300.000 de euro și a deschis o fabrică în România, pentru a scădea prețurile de producție.

În scurt timp, clientul său i-a cerut să scadă prețurile, amenințând că, în caz contrar, va cumpăra pantofi din China cu 50% mai ieftini. Reducerea prețurilor l-a adus în imposibilitatea de a suporta prețurile de producție.

Într-o dimineață din 2008, Catini și-a strâns angajații în sala de conferințe a fabricii și i-a anunțat că vor rămâne fără joburi. „Visez scena asta în fiecare noapte", spune Catini, în timp ce figura i se schimonosește de un rictus. „Muncitorii erau parte a familiei mele, de la primul la ultimul", spune el.

Exporturile micilor producători italieni de încălțăminte s-au prăbușit cu 40%, după intrarea Chinei pe piața din Peninsulă

Într-un oraș din apropierea Prato, Montegranaro, din cele 600 de firme de încălțăminte au mai rămas 150, mulți italieni au intrat în șomaj și au fost, practic, siliți să voteze pentru Liga lui Salvini. „Când oamenii nu se simt în siguranță din punct de vedere economic, nu acceptă ideea că soluțiile vin din afara țării", spune Mauro Lucentini, un membru al Ligii care ocupă un loc în consiliul local din Montegranaro.

Poartă un pulover cu steagul SUA. „Pentru că iubesc America!", spune el. „Îl iubesc pe Trump!". Agită o eșarfă pe care scrie „Italia în primul rând", alături de sigla Ligii lui Salvini, un războinic ce poartă o sabie și un scut.

Rasism

Populația orașului Montegranaro a scăzut de la 14.000 de locuitori în urmă cu 20 de ani, la 13.000 în prezent, dintre care 1.000 sunt imigranți - albanezi, africani și chinezi. Rasismul a crescut proporțional printre italieni, care susțin că imigranții de culoare au dus la degradarea comunității.

„Când fenomenul imigrației ionist era la apogeu, erau multe cazuri de violență", spune domnul Lucentini, agent imobiliar. „Nigerienii sunt cei mai sălbatici", explică el.

Un astfel de discurs a devenit ceva banal printre italieni. Acum cinci ani, în alegerile pentru Parlamentul European, Liga lui Salvini a obținut doar 3% în alegerile din provincia Marche. La scrutinul de anul trecut a luat 38%, iar Partidul Democrat, de centru-stânga, s-a prăbușit de la 45% la 22%.

Pe măsură ce fabricile din Prato au început să dea faliment, chinezii au început să vină pentru a exploata această oportunitate. Pretinde că companiile chinezești nu plătesc taxe și nu respectă legile salarizării.

De când și-a pierdut slujba de la fabrica de textile, acum aproape trei ani, Roberta Travaglini a supraviețuit cu un atelier în care repară haine pentru cei din vecinătate. „Nu mai sunt slujbe, nici măcar pentru cei tineri. Fabricile cu proprietari chinezi angajează", recunoaște ea, dar nu vrea să-și trimită CV-ul.

Insistă că Italia este a italienilor. Nu este nici măcar a celor născuți din părinți chinezi, educați și vorbitori de italiană. „Ei nu sunt italieni, ci italienizați", spune ea. În interiorul comunității chinezești, oamenii sunt nemulțumiți deoarece contribuția lor la economia italiană este răsplătită cu rasism.

„Aceste depozite erau goale înainte să vină chinezii", spune Marco Weng (20 de ani) ai cărui părinți au ajuns din China în Italia acum trei decenii. „Oamenii care cunosc industria textilă știu că acest domeniu a crescut de la venirea chinezilor", spune el. Argumentul său nu pare să conteze foarte mult pentru doamna Travaglini.

Salvini a pierdut în Emilia-Romagna

La sfârșitul lui ianuarie, Liga lui Matteo Salvini a fost înfrântă în alegerile regionale din Emilia-Romagna. Președintele în exercițiu al regiunii, Stefano Bonaccini, de la Partidul Democrat (centru-stânga), a devansat-o cu scorul de 50% din voturi pe adversara sa Lucia Borgonzoni, candidată a Ligii, care a obținut 43% din voturile exprimate. Prezența a fost dublă față de scrutinul din 2014: 67,7% , comparativ cu 37%. Salvini spera că, o victorie în Emilia- Romagna, îl va readuce la putere, în urma demisiei guvernului format de PD și Mișcarea Cinci Stele (M5S, antisistem) și organizării de alegeri anticipate.

„După 70 de ani, a avut loc un adevărat meci (stânga-dreapta) în Emilia-Romagna. Altădată meciul s-ar fi încheiat înainte de a începe", a declarat Salvini. El a refuzat să-și recunoască în mod explicit înfrângerea, punctând că Stânga era obișnuită să obțină victorii zdrobitoare în scrutine în această regiune. În sondajele naționale Liga și-a consolidat poziția, fiind, la 30% din intențiile de vot, primul partid din Italia. Potrivit unor observatori, înfrângerea lui Salvini în Emilia-Romagna ar putea să marcheze „ începutul unei lungi traversări a deșertului în opoziție".

FOTO: GETTY IMAGES

IMIGRAȚIE

Zbor pe ceruri dușmănoase

Autoritățile americane de imigrare au folosit companii aeriene comerciale, precum United, Delta și American, pentru a trimite deportați în America Centrală.

AGENȚIA AMERICANĂ PENTRU imigrare și protecție vamală (ICE) a cumpărat peste 1.200 de bilete, unele posibil la tarife reduse, pe zboruri comerciale ale United Airlines, American Airlines și Delta Airlines, în puțin peste un an, pentru a deporta oameni în America Centrală, conform unor date obținute de *Newsweek*.

Companiile aeriene au suplimentat numărul de zboruri charter de deportare ale ICE, cele mai multe prin intermediul operatorilor charter Swift Air și World Atlantic Airlines. *Newsweek* a obținut informațiile printr-o solicitare în baza legii privind libertatea informațiilor.

Companiile aeriene comerciale au fost utilizate pentru deportări în America Centrală în cel puțin 1.386 cazuri între 1 ianuarie 2019 și 16 ianuarie 2020, arată datele agenției de imigrare. Dintre acesta, 1.288 au fost ale United, American și Delta, dintre care prima companie a fost utilizată pentru 677, a doua pentru 345 și Delta pentru 266. Datele ICE indică numărul de zboruri implicate, dar nu și numărul exact de bilete cumpărate.

Zeci de deportați au fost, de asemenea, trimiși în țările de origine la bordul unor zboruri comerciale operate de Avianc, din Columbia, și Copa din Panama. În plus, ICE a cumpărat două bilete pentru deportați pentru AeroMexico și unul de la Alaska Airlines.

United Airlines a trimis *Newsweek* către Agenția americană pentru imigrare și protecție vamală când a fost contactată pentru comentarii.

DE

CHANTAL DA SILVA
@chantaladasilva

Avianc ne-a trimis către biroul de migrație al guvernului columbian. Alaska Airlines, AeroMexico și Copa nu au răspuns la cererile de comentarii.

Majoritatea zborurilor au fost folosite pentru a deporta migranții din America Centrală și solicitanții de azil în țările Triunghiului de Nord, cu 605 de zboruri destinate Hondurasului, 429 spre Guatemala și 79 pentru El Salvador. Aproximativ 150 dintre zboruri au fost îndreptate către San Jose, Costa Rica, în timp ce alte 100 au fost spre Belize City, din Belize. Șaizeci și opt de zboruri au mers către Panama City, în Panama, și 16 au transportat pasageri către Managua, Nicaragua.

O mare parte din zboruri au avut originea în Texas, care a înregistrat o creștere a solicitanților de azil și a mi-

TRIMIȘI ACASĂ
Un avion United (stânga), în Chicago. (Deasupra) Sportivii își acoperă fața după ce au ajuns în orașul Guatemala pe 21 noiembrie 2019.

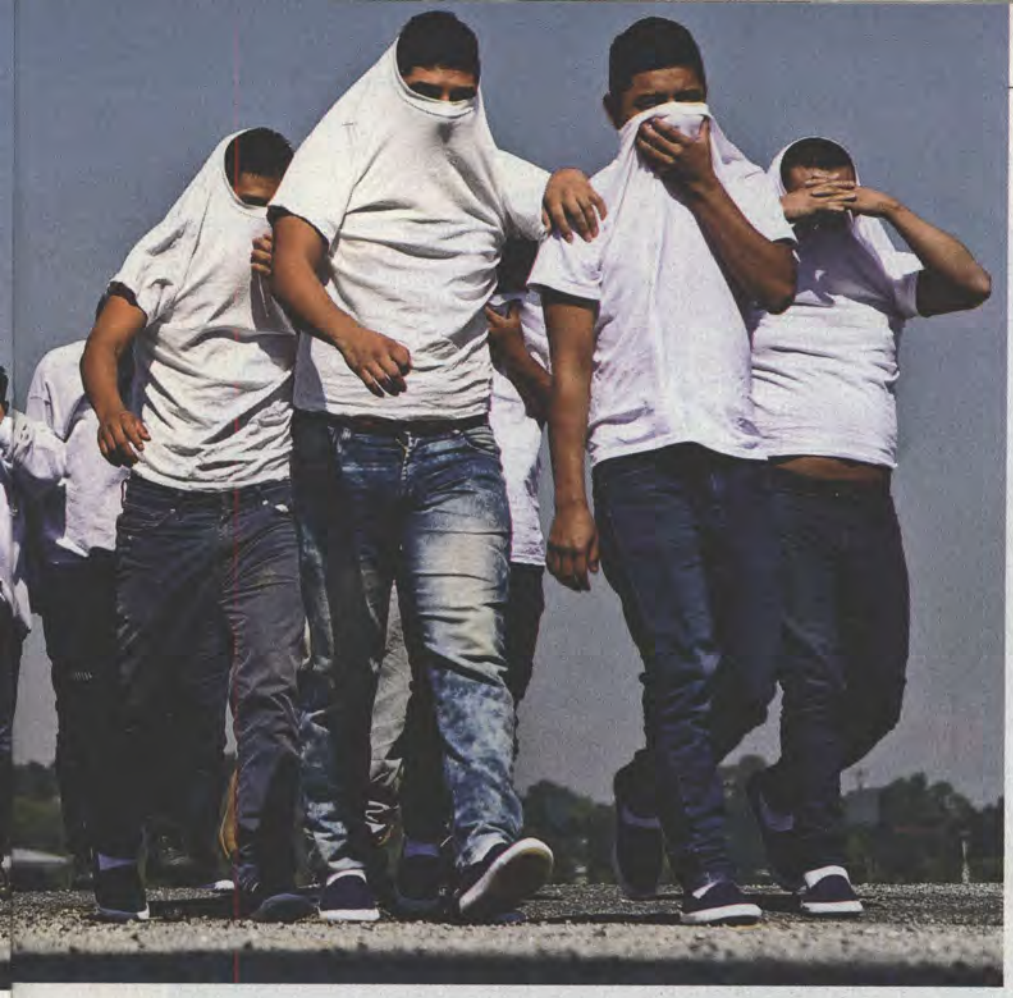


FOTO: DIN STÂNGA: DANIEL ACKER/BLOOMBERG/GETTY; ORLANDO ESTRADA/AFP/GETTY

granților care au ajuns la porțile sale în ultimul an. Aeroportul Intercontinental „George Bush" din Houston a fost un punct de plecare pentru 246 de zboruri, iar Aeroportul Internațional Valley din Harlingen pentru 204. Alte aeroporturi, inclusiv Aeroportul Internațional John F. Kennedy din New York, au fost, de asemenea, puncte de plecare importante, JFK fiind folosit pentru aproape 280 de zboruri.

Revelația vine în condițiile în care ICE continuă să se confrunte cu critici privind punerea în aplicare a poziției dure a administrației Trump asupra imigrației, cum ar fi politica de separare a familiilor, care a făcut ca mii de copii migranți să fie separați de familiile lor la frontiera SUA - Mexic în 2018. Unele companii aeriene au refuzat să coopereze cu agenția de imigrare. Companiile United și American au lansat declarații în care au exprimat reticența lor în a coopera, în timp ce Delta s-a declarat împotriva colaborării.

Condamnând companiile aeriene

Majoritatea zborurilor au fost folosite pentru a deporta migranții din America Centrală și solicitanții de azil în Honduras, Guatemala și El Salvador.

comerciale pentru că au permis, totuși, ICE să folosească zborurile lor pentru deportări, Jess Morales Rocketto, președintele grupului de advocacy pentru imigrație „Famiile împreună", a declarat că acestora ar trebui să le fie „rușine".

Sara Nelson, președintele Asociației Însoțitorilor de Bord, care reprezintă 50.000 de angajați din domeniu, a criticat și companiile.

„Credem că companiile aeriene comerciale ar trebui să refuze imediat utilizarea aeronavelor comerciale în orice acțiune de deportare sau transfer, până când sau dacă administrația nu poate demonstra cu deplină transparență că fiecare caz este tratat în conformitate cu legea", a adăugat ea. Într-o declarație transmisă *Newsweek*, un purtător de cuvânt al Delta a subliniat că compania aeriană nu este responsabilă pentru decizia privind deportarea unei persoane. „În cele din urmă, deciziile privind starea de imigrare a persoanelor sunt luate de către judecătorii de imigrare după procese juridice deseori care implică multiple oportunități de apel", a precizat purtătorul de cuvânt, care a adăugat că „acestea sunt cazuri complexe și emoționale pentru toți cei implicați".

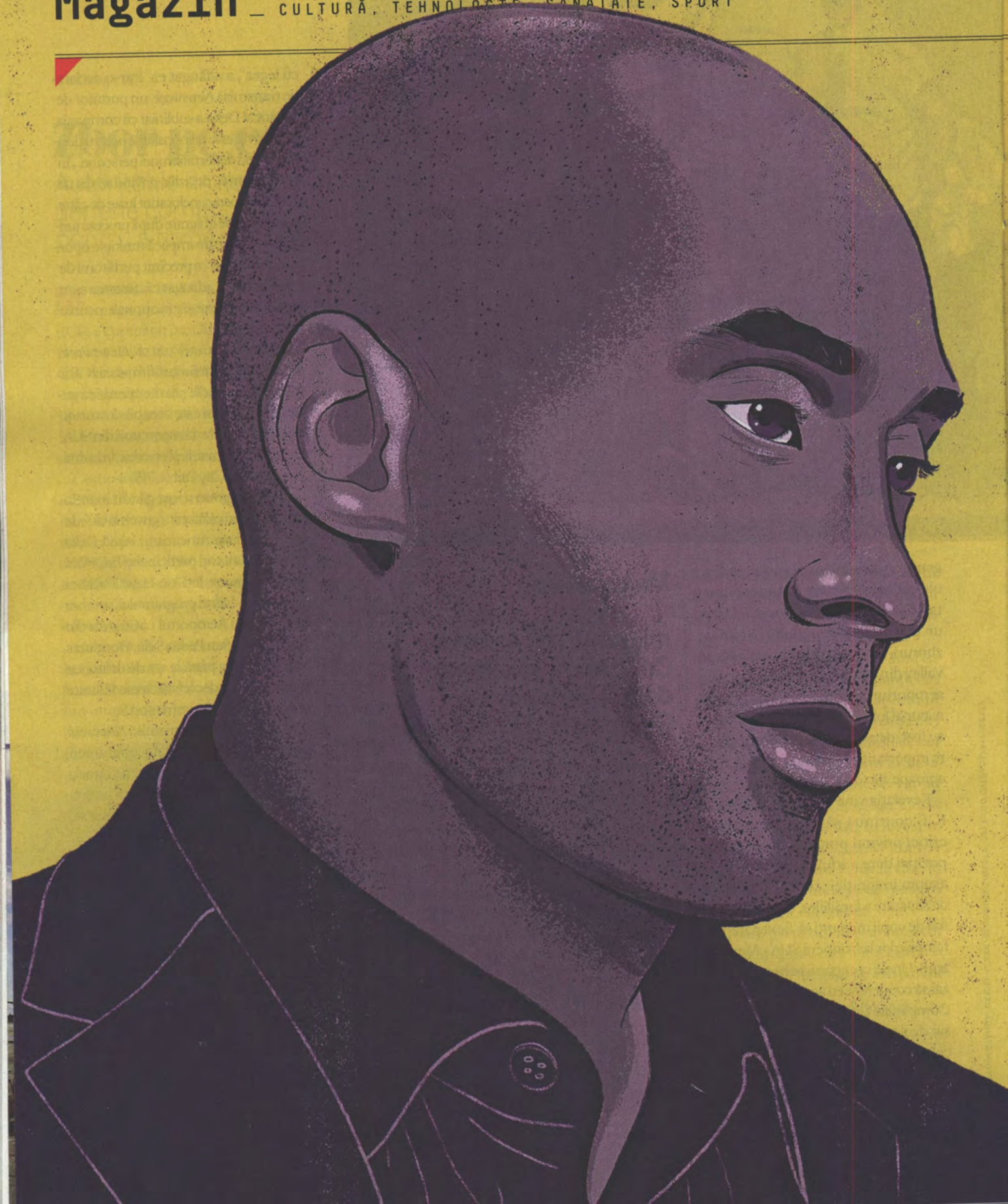
Într-un e-mail către *Newsweek*, American Airlines a confirmat că ICE îi folosește zborurile și a menționat că guvernul american este capabil să achiziționeze bilete de la transportatori din SUA, inclusiv americani, la preț redus, în cadrul programului City Pair (CPP).

Acest program a fost gândit în 1980 pentru a oferi călătorilor guvernului federal tarife reduse. American, United, Delta și Alaska sunt toți participanți la CPP, la fel ca Southwest, JetBlue, Hawaii și Silver Airways. În cadrul programului, un zbor de la JFK sau Aeroportul LaGuardia din New York la San Pedro Sula, Honduras, ar putea costa până la 177 de dolari, cu mult mai puțin decât tarifele medii listate online, unele mai mari de 500 $.

Într-o declarație transmisă *Newsweek*, purtătorul de cuvânt al Agenției americane pentru imigrare și protecție vamală, Danielle Bennett, a subliniat că „utilizarea CPP nu este unică pentru ICE. Este răspândit la nivel guvernamental".

Utilizarea CPP de către ICE nu sugerează că companiile aeriene au un parteneriat cu agenția. Dar, având în vedere că, anterior, companiile aeriene au refuzat să coopereze cu agenția în aplicarea politicii de separare a familiei, Morales Rocketto susține că ar putea face același lucru pentru toate deportările.

„Poporul american a arătat deja că nu va tolera ca marile corporații să ignore valorile familiale ale națiunii noastre", spune ea. „Acum, trimitem acestor companii aeriene același mesaj".



CĂLĂTORII
Gastronomie și finețuri la Lisabona » P.46

INTERVIU

Kobe Bryant, despre viață și afaceri

După ce cariera sa în baschet s-a încheiat în 2016, jucătorul a continuat să muncească, construindu-și o a doua carieră. Iată ce a învățat pe parcurs.

S-AU SPUS MULTE DE CÂND KOBE BRYANT, fiica sa, Gianna, și alte șapte persoane au murit într-un accident de elicopter în Calabasas, California, pe 26 ianuarie. Că a fost un jucător legendar, selecționat de 18 ori în All-Star, se știe despre Bryant.

Se mai știe despre Oscarul primit, despre interesul său în crearea cărților pentru copii și a altor lucrări ale companiei sale, Granity Studios, o societate multimedia concentrată pe noi modalități de a spune povești din domeniul sportului. Însă nu știam la fel de multe despre modul în care și-a transferat pasiunea cu care a jucat baschet în noua sa viață de antreprenor și CEO. Am avut noroc că, într-un episod audio digital, difuzat în septembrie anul trecut, colaboratorul *Newsweek* Jordan Harbinger a vorbit cu legendarul jucător despre „Kobe 2.0" – cum a apărut acesta din lecțiile motivaționale pe care le-a învățat de la antrenorul Los Angeles Lakers, Tex Winter, până la studierea modului în care un alt superstar, Taylor Swift, reușește să se mențină în top. (Pentru emisiunea completă, accesați JordanHarbinger.com, episodul 249.)

Redăm câteva extrase editate ale acestei conversații:

DE

JORDAN HARBINGER
@jordanharbinger

Illustration ALEX FINE

KOBE DESPRE...

Baschet și povestiri

Disciplinele sunt complet diferite, dar structura este aceeași în ceea ce privește procesul. Procesul de scriere sau creare a poveștii sau a romanului sau a filmului este același cu cel prin care creezi jocul, cum construiești un joc de la o zi la zi. Este același tip de model, deși construiești două case complet diferite. Îmi place procesul de creație. Nu este diferit de baschet. Mi-a plăcut să joc. Și am avut foarte mult noroc că, atunci când am părăsit baschetul, am găsit ceva care îmi place la fel de mult.

Crearea a ceva nou

Nu m-am folosit niciodată de alții în competiții. Ar putea exista un procent, să zicem, de 2% din exterior, la sfârșit. Însă celelalte 98 la sută provin din interior, doar din dragostea de a juca și de a descoperi lucruri. Eu asta fac aici și fac din dragostea de a crea ceva. Și sunt foarte încântat pentru că simt că este ceva nou. Lumea nu are povești ca cele create de noi, povești sportive fantastice. Așa că sunt foarte entuziasmat să scot aceste produse pe piață.

„Focul"

Știam că vreau să câștig cinci, șase, șapte campionate - acesta era scopul meu. Indiferent de ceea ce voiau oamenii, propriile așteptări erau la cote înalte. Nu poți controla această pasiune, trebuie să înțelegești focul. Nu poți face nimic altceva. Nici nu ai de ales: te trezești dimineața și pleci. Chiar dacă încerci s-o iei mai încet, te duci mai sus și mai sus. Când pleci în vacanță, îți spui că n-o să te mai gândești la altceva decât la relaxare. Și merge câteva zile, poate trei. Apoi, când te întorci la treabă, parcă nici n-ai plecat.

Atenție la detalii

Încercăm să acordăm o mare atenție la ceea ce facem. Iar când gestionați lucrurile cu mare atenție, trebuie să fiți atenți la fiecare detaliu. La cărțile pe care le creăm, la filmele pe care le producem, privim fiecare scenă, fiecare linie, pieptănăm totul. Fiindcă nu vrei să apară ceva să strice magia.

Am făcut același lucru în baschet. Trebuie să fiți obsedați de lucrurile mici. Când părinții ridică o carte de pe raft, când încearcă să decidă ce carte doresc să cumpere pentru copiii lor sau când un copil alege o carte, noi dorim ca ei să știe că cineva a pus în ea o grămadă de gânduri și multă grijă în ea. În general, în domeniul cărților pentru copii, produsele trebuie să fie cât mai ieftine posibil și să poată fi răsfoite.

Angajați obsedați de job

Am oameni grozavi care știu ce naiba fac ei aici. Eu nu am mers la școala de film. Nu știu programele de producție sau regulile SAG [Screen Actors Guild]. Nu știu chestiile astea. Dar am oameni care știu. Am încredere în ei că fac tot posibilul cu luminile și chestii de genul ăsta. Treaba mea e una singură, să le spun mereu: „Nu strica magia. Nu compromitem asta".

Totul vine din această lume. Totul are un scop și totul trebuie să fie la capacitate maximă. Slujba mea este să mă asigur că cine lucrează aici trebuie să facă cea mai bună treabă posibilă. Și să fie sinceri. Curajoși. Trebuie mereu să-și spună că se pot descurca și mai bine. Trebuie să lucreze greu pentru fiecare procent pe care îl au din toate.

Dar sunt și situații când trebuie să le spun că iau o decizie greșită. Deci trebuie să ai încredere în echipa ta, să vă înțelegeți din priviri, să poți spune: „Știi ce? Văd pe unde îți umblă mintea, iar asta este o idee proastă".

Oamenii pe care îi avem aici sunt toți obsedați de muncă. Nu trebuie să le spun eu să aibă grijă la fiecare detaliu până este corect. Acest lucru este deja în conștiința lor. Când vin aici, spun: „O, slavă Domnului că pot lucra într-o companie obsedată de fiecare detaliu".

Această abordare provine de la unul dintre antrenorii noștri din trecut, Tex Winter. Când ne uitam la filmarea unui joc, era destul de brutal cu noi jucătorii. Dar el spunea întotdeauna: „Nu critic persoana, eu critic jocul. Scoateți-vă din cap aceste greșeli, îndepărtați ego-ul din desfășurarea jocului, concentrați-vă doar pe joc. Scopul este de a ne ajuta unii pe alții să devenim mai buni".

Provocarea este să găsesc mereu astfel de oameni.

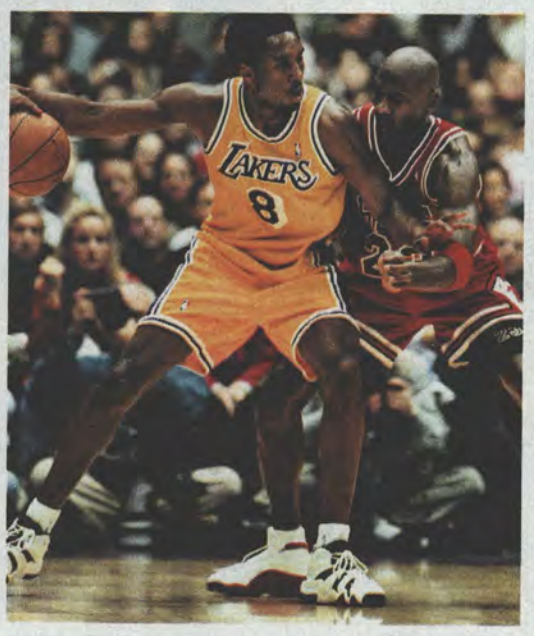
Taylor Swift, un model

Cred că este important să ascultăm oameni care fac lucruri grozave. Taylor a fost în top de foarte mult timp. Cum și de ce? Cum scrie? Cum a ajuns ea în acel spațiu mintal pentru a putea crea lucruri noi mereu și mereu? Este foarte multă presiune să scoți după un album Nr. 1 un album și mai bun.

Nu-mi pasă dacă îți place muzica ei sau nu. Uită-te la ce face. Este de necrezut să poți scoate album după

„Greșeli? Trebuie să mergi mai departe. E OK, e în regulă. Am făcut-o și pe-asta. Să mergem mai departe"

FOTO: STÂNGA: NOAM GALAI/WIREIMAGE/GETTY; DE SUS: CHUNG SUNG-JUN/GETTY; CHRISTOPHER POLK/GETTY; KEITH BIRMINGHAM/PASADENA STAR-NEWS/SCNG/GETTY



LUMEA LUI KOBE
În stânga jos: Kobe și soția sa, Vanessa, cu fiicele Gianna (sus) și Natalia. În sensul acelor de ceasornic de sus: antrenând în Coreea de Sud; împreună cu Michael Jordan; și susținând-o pe Taylor Swift.

album, din nou și din nou și din nou. Așa că voi analiza lucrurile de genul acesta pentru a încerca să învăț de la ei cât pot. Este un copil dulce. Adică, a fost o prietenă pentru fetele mele înainte de a exploda și a deveni Taylor Swift, de aceea îmi place mie. Dacă are nevoie de ceva de la mine, eu sunt întotdeauna acolo. Dar nu poți avea acel nivel de succes consecvent și să nu fii criminal. Este imposibil.

Exemple de comportament

Nu îți poți convinge copiii să lucreze din greu. Ceea ce mă înnebunește este când părinții mă opresc pe stradă sau vin la academia de sport (Academia de Sport Mamba, a lui Bryant) și spun: OK, cum pot să-mi determin copilul să muncească din greu? Ce trebuie să-i spun? Poți să tu să vorbești cu copilul meu? Le spun că nu e ceva ce poate fi făcut cu vorbe. Este o chestie de comportament. Trebuie să te scoli în fiecare zi și să-ți faci treaba. În mod consecvent. Asta e.

Copiii mei joacă volei, baschet, au activități școlare. Muncesc în fiecare zi și așa le insufli modul de a fi, așa devine o chestie comportamentală. Nu contează ce decid ei să facă atunci când vor fi mari. Dacă Gianna va decide să nu joace baschet atunci când va crește, este în regulă, dar înțelege disciplina necesară pentru a lucra la ceva în fiecare zi. Deci, dacă vrea să fie scriitoare, regizor, doctor, avocat, va avea aceste caracteristici. Este un comportament.

Nu doar eu fac asta, ci și soția mea. Este angajamentul ei față de copii, de a se asigura că sunt la timp la program, că își fac temele. Totul este brici, acolo, în fiecare zi, cum mă sculam eu ca jucător să plec la sală, să mă antrenez din greu.

Vocea ta interioară

Este despre cum negociezi cu tine însuți. Acesta este cel mai important lucru - partea mintală. Dar ce înseamnă asta cu adevărat? Mă refer la gândurile care vă apar în minte atunci când sunteți într-o situație competitivă sau vă confruntați cu un termen limită. Nu aveți nicio idee despre ce va fi. Ce se întâmplă în interior? Vă spuneți că „e OK, nu va fi mare lucru dacă nu-mi iese" sau „ei bine, nu trebuie neapărat să mă ridic marți dimineață din pat și să dau vreo lovitură" sau și mai bine „oricum, ce înseamnă într-adevăr o zi din lungul șir al vieții"?

Când ai acele conversații cu tine însuți, ești în stare să îți negociezi calea dincolo de vocea aia micuță, ce îți spune că nu este atât de important ceea ce urmează să faci sau acea voce este foarte puternică, mai puternică decât tine? Asta separă oamenii care urmează să facă lucruri grozave de cei care nu fac sau de oamenii care fac lucruri grozave, dar într-un mod arbitrar.

Ia de exemplu echipa mea de baschet (Bryant era antrenorul echipei în care juca și fiica sa, Gianna). Aveam fetele care alergau la linii și am avut un părinte care își încuraja fiica astfel: „Haide, poți să o faci, poți să o faci, intră adânc, intră adânc".

După antrenament, m-am dus la el și i-am spus: „Știi că atunci când face aceste exerciții, nu trebuie să spui nimic, pentru că există o conversație în mintea ei. Vorbește cu ea însăși, în-

LA TACLALE
Kobe și Jordan Harbinger discută despre modul în care abilitățile sale ca jucător de baschet i-au folosit pentru a-și dezvolta cea de a doua carieră, într-un episod al emisiunii audio digitale.

cearcă să se mobilizeze. Are deja acele dialoguri și nu are nevoie de o voce din afară să-i ofere îndrumări și să-i dea impuls să continue, că îi întrerupe procesul. Lăsați-o singură, lăsați-o să se descopere, deoarece, pe măsură ce copiii trec prin viață, noi nu vom fi mereu cu ei să le spunem ce să facă. Copiii trebuie să poată să-și găsească singuri calea".

Învățând din greșeli

Nu dorim pași greșiți, dar vor fi. Este bine. Cu toții facem aceleași greșeli. Oprah mi-a spus că a făcut multe din greșelile pe care le-am făcut și eu când a început activitatea cu studioul său. Walt Disney a construit Disney, iar oamenii cred că totul a fost perfect și a luat toate deciziile corecte. Dar de fapt a semnat niște contracte cu adevărat rele. S-a chinuit din punct de vedere financiar, dar asta este în regulă.

Nu pot face nimic mai bun decât să analizez motivul pentru care am luat o decizie și ce factori m-au păcălit să iau o decizie greșită. Încerc să procesez asta pentru a nu mai greși altă dată, dar e ca ghicitul în frunze de ceai. Asta e. Trebuie să mergi mai departe. OK, mișto, am făcut-o pe-asta. Să mergem mai departe.

„Nu poți avea acel nivel de succes consecvent și să nu fii un criminal. Este imposibil"

Controlează-ți frica

După o accidentare, m-am gândit că-s terminat. „Nu știu dacă îmi mai revin din asta, cariera mea s-ar putea termina". Și am început să mă gândesc ce voi face cu restul vieții mele? Am avut astfel de temeri.

Dar cred că ceea ce am învățat de la o vârstă fragedă a fost că ori accepți ce ți se întâmplă ori lupți. Dacă sunteți nervoși sau speriați de o situație, spuneți-vă, „Nah, nu este nimic de speriat. Oh, rahat, este tot acolo. E în regulă. E ok". Dați fricii o îmbrățișare și întrebați-vă: „Ce ai de gând să faci în privința asta?".

Copiii săi, bătrânețe și moarte

Când Bianca s-a născut și Capri s-a născut (cea mai mică dintre cele patru fiice ale lui Bryant), a fost un amestec ciudat de fericire pură și împlinire, dar, în același timp, puțină tristețe, deoarece știam că cele două fete mai mari vor îmbătrâni. Desigur, știam că vor îmbătrâni, dar am început să mă gândesc la timpul când Bianca și Coco au 6 și 4 ani, Natalia va împlini 20 de ani, Gianna va avea 17 ani și asta îmi place, Ah. Pur și simplu pune lucrurile în perspectivă. Timpul nu are milă. Mi-aș dori să am un buton TiVo pentru a-l întrerupe o secundă. N

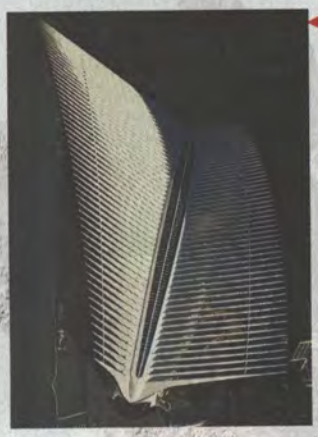
➤ *Colaboratorul* Newsweek, *Jordan Harbinger, este gazda THE JORDAN HARBINGER Show, unde examinează cărțile celor mai de succes autori, antreprenori și artiști din lume.*

FOTO: RYAN HARTFORD

ROCK FM

It Rocks!

www.rockfm.ro



01 Oculus
— New York, New York
Proiectat de Santiago Calatrava, Oculus servește ca nod de tranzit către ansamblul World Trade Center reconstruit, fiind o piesă de arhitectură captivantă. Unii compară stâlpii săi curbați și de un alb sculptural cu oasele unei cutii toracice.

06 Stația de metrou Solna Centrum
— Stockholm, Suedia
Captivantele tavane roșii și zidurile verzi sunt menite să înfățișeze o pădure sub un cer de seară. Dar artiștii Karl-Olov Björk și Anders Åberg s-au folosit de acest spațiu artistic pentru a face o declarație politică, ca un comentariu despre problemele de mediu, defrișare și dispariția populațiilor rurale în anii '70.

1

02 Stația de metrou Universidad de Chile
— Santiago, Chile
Vizitatorii acestei stații din capitala Chile nu pot rata uriașa pictură murală intitulată *Memoria Visual de una Nación* (Memoria vizuală a unei națiuni), de Mario Toral. Muralul de 12.917 metri pătrați - instalat în două etape în 1996 și 1999 - acoperă toate zidurile și înfățișează istoria statului Chile.

3

05 Stația Toledo
— Napoli, Italia
Plăcile de mozaic minuscule, albastre și albe, din această stație napolitană sunt destinate să reproducă apa și lumina, aducând o senzație de natural în subteranul industrial al celei mai adânci stații din oraș.

04 Stația de metrou Arts et Métiers
— Paris, Franța
Reproiectată în 1994, zidurile de cupru și accentele steampunk îmbracă tunelurile acestei stații de inspirație științifico-fantastică. Stilul și designul său sunt dedicate romanului „Nautilus", al lui Jules Verne.

2

03 Stația de metrou și de tren São Bento
— Porto, Portugalia
Considerabil mai veche decât „colegele" sale, această stație a fost finalizată în 1916, fiind construită pe locul unei foste mănăstiri. Interiorul stației este acoperit cu 20.000 de plăci decorative alb-albastru azulejo, care creează un mozaic cu momente din istoria Portugaliei.

FOTO: 01: GARY HERSHORN/GETTY; 02: JEFFREY GREENBERG/UNIVERSAL IMAGES GROUP/GETTY; 03: ENRICO SPANU/REDA&CO/UNIVERSAL IMAGES GROUP/GETTY; 04: CHRISTOPHER ASKEW/GETTY; 05: MARIO LAPORTA/AFP/GETTY

07 Stația de metrou Nowy Świat-Uniwersytet
— Varșovia, Polonia

Drumul pe scara rulantă a acestei stații de metrou este ca o intratre într-o navă spațială. Schema de culori mov și arhitectura futuristă proiectată de Andrzej M. Chołdzyński par atât moderne, cât și retro. Construită în 2015, stația este pregătită pentru viitor fiind complet accesibilă.

08 Stația Maiakovskaia
— Moscova, Rusia

Botezată după piața situată deasupra ei (și poetul Vladimir Maiakovski), această stație Art Deco din 1938, proiectată de Alexei Duşkin, aduce o nouă abordare a arcadelor și coloanelor clasice, construindu-le din oțel inoxidabil. Stația este și funcțională, găzduind o adunare dedicată lui Stalin în 1941 și servind ca adăpost antiaerian în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial.

09 Stația Formosa Boulevard MRT
— Kaohsiung, Taiwan

Stația Formosa - numită după mitingul pro-democrație care este considerat la scară largă un eveniment de cotitură pe insulă - este cunoscută pentru un afișaj colorat din sticlă numit „Cupola luminii". Proiectată de Narcissus Quagliata în 2008, opera de artă prezintă elementele vieții, cum ar fi apa, pământul, lumina și focul, în 4.500 de panouri individuale.

10 Gara Wynyard
— Sydney, Australia

Sculptura lui Chris Fox, Interloop, este principalul punct de atracție în această stație de navetă din New South Wales. Construită din lemn recuperat din scări rulante originale din 1931, sculptura este menită să evoce fluxul de persoane, care este similar cu fluxul natural de apă.

PE HARTĂ

Stații de metrou care fac mai frumos drumul spre muncă

„Ora de vârf" nu este cunoscută pentru calm și frumusețe, dar nici nu trebuie să fie un exercițiu de răbdare extremă. Prin arhitectură uimitoare și instalații de artă, o călătorie prin aceste spații poate fi interesantă, unică, chiar neliniștitoare - și, cel puțin, ieșită din rutină. De la design de eră spațială, până la picturi murale care marchează istoria locală, artiștii și arhitecții au transformat subteranul în spații contemplative și artistice care te pot încuraja să îți lași mașina acasă. — *La Powers Power*

FOTO: 06: K'NUB/GETTY; 07: JACEK KADAJ/GETTY; 08: TOBY FORAGE/SOPA IMAGES/LIGHTROCKET/GETTY; 09: SAM YEH/AFP/GETTY; 10: SAEED KHAN/AFP/GETTY

CĂLĂTORII

Gastronomie și finețuri la Lisabona

Îmi place tare mult la Lisabona. Am și scris despre câteva locuri, am chiar și o nouă recomandare din Lisabona pentru iubitorii de artă. Dar, până acum, nu scrisesem despre gastronomie și finețuri, un capitol important.

NU CĂ N-AȘ FI ȘTIUT DE bucătăria portugheză, de vinuri, bere și ginjinha, dar anul acesta mi-am propus să aprofundez și chiar să extind studiul. Ca să meargă treaba brici, m-am cazat și în Barrio Alto, centrul lor vechi, asemănat adesea cu cel din București.

Oricum, e clar că portughezii stau bine la gastronomie și finețuri, așa că o să le luăm pe rând.

Bucătăria portugheză

Dacă ajungi în Lisabona, vei găsi peste tot pește și pasteis. Aici avem nevoie de concentrare ca să înțelegem: avem pasteis de nata și pasteis de Belem, o culme a bucătăriei portugheze. Orice iubitor de gastronomie și finețuri ar trebui să le încerce.

Toate pasteis au aceași formă: blat din foi și cremă de vanilie, dar pe cele din Belem le găsești doar la patiseria cu același nume, chiar lângă Mănăstirea Ieronimilor.

Crema e mai fină, blatul ca o foiță subțire. Finețe, ce mai.

Legenda spune că rețeta ar proveni chiar de la călugări și că e secretă. Locul datează din 1837, este amplasat chiar lângă mănăstire și în sezon se stă la o coadă serioasă pentru o prăjiturică.

DE

IRINA PETRARU

La fel de faimoasă este și patiseria Piriquita din Sintra, veche din 1860.

„Bacalhau" și alte bunătăți

OK, vei auzi acest cuvânt foarte des. Bacalhau este codul, gătit în fel și chip: cu legume, prăjit, fiert, de obicei cu cartofiori mici la cuptor. Din el se fac și plăcințele numite pasteis de bacalhau.

Nu, nu sunt desert, ca pasteis descrise mai sus!

Aș mai recomanda și tuna steak, dar și combinațiile de pește cu orez prăjit. Mi-a plăcut foarte tare și sopa alentejana, o supă de pui cu ou poșat înăuntru, ulei de măsline, pâine și verdețuri.

FOTO: IRINAPETRARU.RO

RENUME
Portughezii sunt celebri şi pentru şunca afumată (stânga). Magazin de conserve în cartierul Alfama (dreapta jos)

Supa de la Come e Bebe

În Barrio Alto am descoperit restaurantul Bota Alta, vechi din 1976. Bucătărie portugheză tipică.

Se mănâncă bine şi se bea şi un vin bun, totul la preţuri prietenoase.

Portugalia e faimoasă şi pentru conservele de peşte.

Dacă nu îţi place carnea de peşte şi vrei ceva mai consistent, vei vedea că în multe restaurante au şuncă afumată, gen prosciuto. Sunt şi magazine de profil foarte atractive.

Şi la brânzeturi stau bine şi cam la orice ţine de gastronomie şi finețuri.

Recomand şi restaurantele din Restauradores dar şi din Alfama.

Am mâncat la fel de bine şi în cele turistice şi în cele mici, de familie, pline de localnici.

Vinuri, bere şi ginjinha

Amatorii de gastronomie şi finețuri au auzit probabil de vinul de Porto. Acesta este de obicei dulce, dar găseşti diverse variante, inclusiv extra dry. Poate fi alb şi rose, nu numai roşu.

Portugalia este faimoasă pentru vinho verde, adică vin verde. De fapt e mai degrabă alb, tânăr şi fresh. Cea mai cunoscută marcă e Casal Garcia, îl găseşti şi în magazinele noastre şi nu e scump.

Ginja sau ginjinha (le plac mult diminutivele, ca şi nouă) e un soi de lichior. Ai putea să-i zici vişinată, dar e mai slab şi parcă mai dulce. Nu aş trece-o pe lista finețurilor, dar o poţi încerca.

Se bea şi bere, cele mai cunoscute sunt Sagres şi Super Bock, băute de obicei la draft şi fără pretenţii, fără gastronomie şi finețuri.

Bairro Alto

Cum spuneam, am stat anul acesta în Bairro Alto, echivalentul Centrului Vechi din Bucureşti. Dacă vrei să îmi urmezi exemplul, trebuie să ştii că va fi aglomerat în weekend şi în sezon. Zona se numeşte Baixa Chiado, ai metrou, eşti lângă apă şi ajungi uşor oriunde. Foarte aproape sunt casa Amaliei Rodrigues de pe Sao Bento, Elevador da Bica şi celebra Pink Street.

Barrio Alto e în pantă, cu piatră cubică şi, da, mai circulă şi maşini. Dacă ziua e liniştit, seara treaba se animă cam ca la noi. E plin de localuri în care se cântă live, e veselie şi antren.

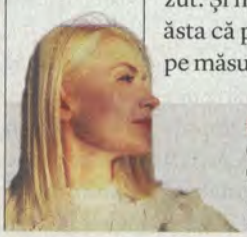
Ce mi-a plăcut însă a fost că, după o seară de pomină, strada era curată, spălată cu furtunul de echipe de la salubrizare ajutate de alţii care strângeau gunoaiele. Da, oraşul are patină, cartierul a aniversat 500 de ani şi casele sunt foarte vechi. Dar patină şi tradiţie nu înseamnă mizerie. Nu acolo.

Lisabona pentru iubitorii de artă

Am mai scris despre muzee, atracţii dar chiar şi la a treia vizită am descoperit o grămadă de locuri noi. Unul din ele este Muzeul Calouste Gulbenkian, o destinaţie obligatorie pentru iubitorii de artă. Nu te gândi că e o clădire plictisitoare, ci un ditamai complexul cu 2 muzee şi un parc foarte frumos.

Poţi vizita gratis parcul sau poţi merge să vezi colecţia imensă a domnului Gulbenkian. Artă antică, piese clasice, Rembrandt, Degas, Monet, Rodin. Preferatul meu, un tablou al unuia din prerafaeliţi, Edward Burne-Jones. Şi, bineînţeles, superba colecţie Lalique, bijuterii şi obiecte de interior art nouveau.

Eu am fost deja de trei ori la Lisabona. Pun pariu că a patra oară voi face alte descoperiri. Mai am multe de văzut. Şi nu ştiu ce-mi face mie oraşul ăsta că parcă tot mai mult îmi place, pe măsură ce îl cunosc mai bine. N



IRINA PETRARU
este realizatoare de emisiuni la postul B1 TV. Pe Irina o puteţi urmări şi pe irinapetraru.ro

SPORT

Competiții anulate, pagube de sute de milioane din cauza coronavirusului

Mai multe meciuri de fotbal în care sunt implicate echipe din Italia sunt sub semnul întrebării, în timp ce altele s-au jucat fără spectatori. Chiar și Turneul celor 6 Națiuni la rugby a fost afectat.

NOUL CORONAVIRUS A DAT PESTE cap multe competiții importante la nivel global, fie că este vorba despre meciuri de fotbal, de rugby, campionate locale, Formula 1 sau calificări pentru Olimpiada de la Tokyo. Motivul anulării sau amânării unor întreceri sportive este prezența suporterilor, dar și a sportivilor proveniți din zonele aflate în carantină.

Costurile directe și indirecte vor fi de nivelul sutelor de milioane de euro dacă extinderea zonelor aflate în carantină va continua în același ritm. Sumele provin din drepturile de televizare, din încasările provenite din vânzarea biletelor și a serviciilor conexe ale marilor arene sportive din Europa și din întreaga lume. Cu siguranță vor avea de suferit și casele de pariuri care, la rândul lor, sponsorizează multe echipe de top.

Meciuri anulate sau fără spectatori în Italia

Returul dintre Internazionale Milano și Ludogoreț, din 16-zecimile Europa League, s-a disputat, săptămâna trecută, fără spectatori în tribune. La fel s-a întâmplat și cu partidele din Serie A, de pe celebrul San Siro, acolo unde joacă meciurile de acasă AC Milan și Internazionale Milano. Arena are puțin peste 80.000 de locuri și este una dintre cele mai mari din Europa. La fiecare partidă disputată acolo se încasează între două și trei milioane de euro, uneori chiar mai mult, doar din vânzările de bilete.

Trebuie să ținem cont că, până acum, mai multe etape din campionatul Italiei s-au jucat fără spectatori, iar unele partide au fost chiar amânate. Derby-ul Juventus – Inter Milano a fost cu tribunele goale, deși fanii Juventusului au fost primiți în Franța, la Lyon, pentru meciul din Liga Campionilor.

Italia, blocată în Turneul celor 6 Națiuni la rugby

Aviva Stadium este arena pe care au loc meciurile echipelor naționale de fotbal și de rugby ale Irlandei. Construcția are o capacitate de 51.700 de locuri. Prețul mediu al biletelor este de circa 80 de euro, ceea ce înseamnă încasări de peste 4 milioane de euro la o partidă, având în vedere că toate meciurile Irlandei de acasă sunt sold-out cu mult timp înaintea începerii turneului.

Partida de rugby Irlanda – Italia, care ar fi trebuit să se dispute pe 7 martie, a fost anulată și se așteaptă o decizie similară în privința meciului Italia – Anglia din ultima etapă a Six Nations 2020, de pe 14 martie.

DE

MIHAI DUȚĂ
mihai.duta@newsweek.ro

PAGUBĂ
Partida Internazionale Milano – Ludogoreț, din Europa League, s-a defășurat fără spectatori (dreapta). Fani cu măști medicale pe față la partida dintre SSC Napoli și Barcelona din Liga Campionilor.

Competiții în pericol: Euro 2020 și Jocurile Olimpice

Euro 2020, care are semifinalele și finalele pe stadionul Wembley din Londra, se desfășoară în 12 orașe din Europa, Italia găzduind meciul de deschidere împotriva Turciei, la Roma, pe 12 iunie.

Oficialii competiției spun că sunt în așteptare. „Pentru moment, nu este necesar să se schimbe nimic în calendarul planificat. Problema va fi monitorizată permanent", a spus un purtător de cuvânt. UEFA este în legătură cu autoritățile locale și internaționale.

Meciurile Euro 2020 de la Roma

- 12 iunie: Italia - Turcia (grupa A)
- 17 iunie: Italia - Elveția (grupa A)
- 21 iunie: Italia - Țara Galilor (grupa A)
- 4 iulie: sfert de finală

Jocurile Olimpice și Paralimpice

Jocurile Olimpice de la Tokyo vor avea loc în perioada 24 iulie-9 august, iar cele Paralimpice între 25 august și 6 septembrie.

Organizatorii de la Tokyo 2020 au declarat că pregătirile continuă așa cum a fost planificat. Marele campion olimpic la înot, australianul Ian Thorpe consideră însă că sportivii nu trebuie să pună dorința de a concura înaintea sănătății.

La rândul său, Dick Pound, membru al Comitetului Olimpic Internațional, a susținut că organizatorii ar trebui să anuleze Jocurile dacă va fi vorba despre o pandemie gravă.

Dr. Brian McCloskey, directorul de sănătate publică pentru Jocurile Olimpice de la Londra din 2012, a declarat pentru BBC că anularea nu trebuie să fie luată în calcul în acest stadiu.

„Este important să ne amintim că a fost o presiune uriașă pentru ca Jocurile Olimpice de la Rio 2016 să fie anulate din cauza focarului de virus Zika, dar acele Jocuri au mers înainte fără nicio problemă", a spus McCloskey.

Competiții sportive anulate

Fotbal:
- Meciurile din Liga internă a Chinei;
- Meciurile din Liga Campionilor Asiei;
- Calificările la fotbal feminin pentru Jocurile Olimpice de la Tokyo.

Tenis:
- Meciurile de Fed Cup, programate în perioada 4-8 februarie.

Auto:
- Formula 1 Chinese Grand Prix din Shanghai, programată pe 19 aprilie;
- Cursa all-electric Formula E din Sanya, programată în 20-22 martie

Baschet:
- Calificările pentru Jocurile Olimpice, programate în perioada 6-9 februarie, au fost mutate la Belgrad, în Serbia;
- Meciurile de calificare pentru FIBA Asia Cup 2021, dintre China și Malaezia, programate la 24 februarie 2020.

Atletism:
- World Athletics Indoor Championships din Nanjing, programat în perioada 13-15 martie;
- Maratonul de la Hong Kong, programat la data de 9 februarie.

Box:
- Calificările pentru Jocurile Olimpice, categoria box, au fost mutate din Wuhan în Amman, Iordania.

Rugby:
- Rugby Sevens din Hong Kong, programat în perioada 3-6 aprilie, ar putea avea loc în octombrie.

Ciclism:
- Cursa de ciclism de la Hainan, programată 23 februarie - 1 martie
- Cursele de ciclism feminin: Cursa Chongming Island (7-8 mai), Cursa Zhoushan Island (12-14 mai) și Cursa Taiyuan (31 mai).

Hockey:
- Meciurile din Hockey Pro League, dintre China și Australia, programate în martie 14-15. N

FOTO: GETTY IMAGES; FACEBOOK FFC LUDOGORETS 1945

Ghinionul teribil al lui Sergio Parisse

Celebrul jucător de rugby ar fi trebuit să se retragă la meciul dintre Italia și Noua Zeelandă de la Cupa Mondială. Partida a fost anulată din cauza uraganului Hagibis. Retragerea a fost reprogramată pentru meciul Italia - Anglia din ultima etapă a Turneului Celor 6 Națiuni.

SERGIO PARISSE (36 DE ANI) este, fără îndoială, cel mai important sportiv al rugby-ului italian, fiind considerat și unul dintre cei mai buni purtători ai tricoului cu numărul 8 din epoca modernă a rugby-ului.

Retragerea sa fusese programată la meciul Italiei cu Noua Zeelandă din cadrul grupei B a Cupei Mondiale din Japonia, la 12 octombrie 2019. Uraganul Hagibis i-a făcut atunci pe organizatori să anuleze trei partide, printre care și cea din Azzurri și All Blacks.

Meciul de retragere al lui Sergio Parisse a fost amânat, fiind stabilit să aibă loc în ultima etapă a Turneului Celor 6 Națiuni de anul acesta, la Roma, pe 14 martie, împotriva Angliei. Însă această partidă are șanse foarte mici să mai aibă loc din moment ce meciul Irlanda - Anglia din 7 martie a fost anulat din cauza coronavirusului.

Cu 142 de selecții la echipa națională a Italiei, Parisse este al treilea cel mai selecționat rugbist din lume.

Născut în Argentina, acolo unde a și jucat la nivel de juniori, Parisse a debutat la naționala Italiei în 2002. Șase ani mai târziu, era nominalizat la titlul de cel mai bun jucător de rugby al anului.

Din 2008 a fost și căpitanul echipei Italiei, echipă cu care a participat la cinci Cupe Mondiale.

În întreaga sa carieră a marcat 83 de puncte pentru Azzurri.

La nivel de club, Parisse a jucat la Benetton Treviso, în Italia, apoi la Stade Francais și, din 2019, la Toulon, în Franța.

DE

MIHAI DUȚĂ
mihai.duta@newsweek.ro

FOTO: FOTOTECA ONLINE A COMUNISMULUI ROMÂNESC

PRIMUL RADIO DE SPORT DIN ROMÂNIA

Bucureşti: 105.8 FM

Botoşani: 91.1 FM

Braşov: 96.4 FM

Drăgăşani: 88.0 FM

Făgăraş: 90.90 FM

Focşani: 102.0 FM

Galaţi: 87.7 FM

Predeal: 101.1 FM

Rupea: 90.3 FM

Severin: 97.9 FM

Slatina: 92.4 FM

Victoria: 92.8 FM

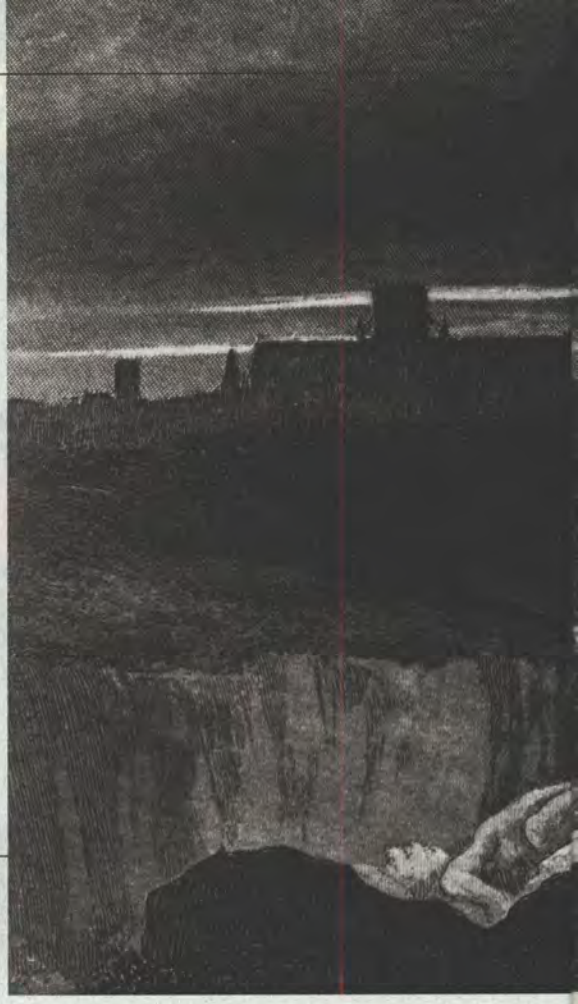
Zărneşti: 88.2 FM

WWW.SPTFM.RO

SĂNĂTATE

Pandemiile care au afectat omenirea

Pandemia reprezintă cel mai de temut scenariu care se poate abate asupra omenirii. Diferența dintre epidemie și pandemie rezidă în aria geografică mult mai largă pe care o pandemie o cuprinde și în numărul de persoane ce pot fi afectate de îmbolnăvire.



APARIȚIA UNEI PANDEMII determină un impact social imprevizibil. În ultima perioadă, orice știre legată de o posibilă pandemie a generat un curent de opinie corelat cu posibilitatea unei conspirații. Pornind de la o convingere mistică în care pandemia este rezultatul unui plan secret ce ar urma să distrugă omenirea, se va ajunge foarte ușor la ideea unei conspirații mondiale. Idea unei conspirații va determina un impact social mult mai important, generând dezorientare, neîncredere și panică. Pandemia devine cu atât mai gravă, cu cât panica se răspândește și se amplifică la nivel global. Oamenii nu trebuie să se lase pradă stărilor de panică. O astfel de stare de fapt determină reacții anormale ale oamenilor, dar și ale autorităților. Există posibilitatea ca forța de reacție și intervenție să fie distorsionată pe fondul unor scenarii neclare. Cu cât se vor genera mai multe incertitudini cu privire la o pandemie, cu atât rezolvarea ei va deveni cu atât mai dificilă.

Însă, dincolo de aceste posibile conspirații, rămâne adevărul istoric care ne confirmă existența unor pandemii de-a lungul istoriei omenirii.

Prima pandemie confirmată istoric face referire la perioada Războiului Peloponesiac, în care peste 60% din populația spartană a murit. Pandemia era caracterizată de simptome asemănătoare virozei: febră, leziuni cutanate și la nivelul limbii și gâtului. Ulterior, s-a crezut că de fapt îmbolnăvirile erau cauzate de febra tifoidă.

În anul 165, a apărut o nouă pandemie, numită plaga antonină. Această molimă a afectat cu precădere Imperiul Roman. Cauza acestei pandemii a rămas necunoscută. Simptomele cuprindeau febră, dureri de gât și diaree. Pandemia l-a afectat și răpus chiar pe Împăratul Marcus Aurelius.

La scurt timp, în anul 249, a apărut plaga ciprianã, care a afectat Imperiul Roman. Manifestările hemoragice ale acestei pandemii au generat ideea că ar fi fost produsă de filovirus, un virus asemănător cu cel care produce Ebola. Pe lângă aceste manifestări, boala se manifestă prin: febră, diaree, vomă, ulcere la nivelul gâtului.

În secolul al-XI-lea, a apărut pandemia de lepră în Europa. Această pandemie a generat unul dintre cele mai ample răspunsuri ale sistemelor medicale de atunci, prin înființarea unor spitale speciale pentru cei care sufereau de lepră. Având în vedere manifestările bolii, dar mai ales apariția diformităților și leziunilor cutanate specifice, multă lume a crezut inițial că această boală reprezintă o pedeapsă divină pentru păcatele oamenilor. O astfel de reacție plină de misticism și speculații a determinat un efect social previzibil. Pacienții leproși au fost supuși judecăților morale și stigmatizați.

În anul 1350, omenirea s-a confruntat cu prima cea mai gravă pandemie care a decimat o treime din populația globului. Se pare că punctul de plecare al ciumei a fost Asia, de unde s-a răspândit rapid, ajungând în portul Messina și de aici în toată Europa. În Marea Britanie și Franța, impactul a fost atât de devastator, încât cele două țări aproape s-au prăbușit economic, dar s-au modificat semnificativ datele demografice.

DE

DR. RADU ȚINCU

GRAVURĂ
de J. Franklin (circa 1665). Cadavre descărcate într-o groapă comună din Londra, în timpul Marii Ciume

FOTO: HULTON ARCHIVE/GETTY IMAGES

În anul 1665, a apărut pentru a doua oară ciuma bubonică în Londra. Rezultatul a fost dezastruos, prin faptul că peste 20% din populația londoneză a murit. Lipsa de cunoaștere cu exactitate a modul de răspândire a stat la baza deciziei de a eutanasia pisicile și câinii din capitala britanică.

În anul 1817, omenirea a fost afectată de holeră. Boala a apărut în Rusia, unde peste 1 milion de oameni au murit ca urmare a infecției ce afectează tubul digestiv. Răspândirea bolii a fost facilitată de condițiile deficitare de igienă, prin contaminarea apei și alimentelor cu materii fecale infectate. Trupele britanice contaminate au răspândit pe cale maritimă boala, astfel că holera a ajuns în Spania, Africa, China.

În anul 1855, ciuma bubonică a lovit pentru a treia oară, pornind de această dată din China. De aici s-a răspândit în Hong Kong și India. Peste 15 milioane de oameni s-au îmbolnăvit. În anul 1889, am fost puși în fața primei pandemii de gripă. Gripa rusească a apărut în Siberia. În scurt timp, au fost raportate cazuri la Moscova. Din capitala Rusiei, virusul a ajuns în Finlanda și Polonia, ca mai apoi să cuprindă întreaga Europă. Gripa rusească a ucis aproape 400.000 de oameni.

Primul pas în oprirea răspândirii pandemiei este reprezentat de disciplina populației și respectarea măsurilor impuse de autoritățile medicale

Cea mai răsunătoare pandemie de gripă s-a înregistrat în anul 1918 și a purtat numele de gripă spaniolă. Având o gripă aviară la bază, această pandemie a afectat 500 de milioane de persoane și a ucis peste 50 de milioane de oameni. Gripa spaniolă se crede că a avut originea în China. Virusul care a determinat această pandemie a fost H1N1. A fost cea mai gravă pandemie din istoria omenirii. Mortalitatea extrem de ridicată pare a fi explicată prin faptul că virsul declanșa un răspuns inflamator exagerat din partea organismului, prin eliberarea în exces de citokine proinflamatorii. Condițiile deficitare de igienă, malnutriția și supraaglomerarea spitalelor au agravat răspândirea gripei. Dincolo de infecția virală, mulți dintre pacienții care au murit au dezvoltat infecții bacteriene supraadăugate. O particularitate a acestei gripe a fost că a afectat persoanele tinere. Aceste date statistice despre mortalitate au confirmat faptul că virsul declanșa un răspuns inflamator puternic în organismul gazdei, de aceea tinerii, care aveau o reactivitate extrem de bună, aveau un răspuns inflamator proporțional.

În zilele noastre, evoluția unei pandemii va fi imposibil de anticipat. Chiar dacă avem datele și experiența istorică, o mare parte din circumstanțele vremurilor trecute nu mai sunt reproductibile. Chiar dacă condițiile de igienă și accesul la servicii medicale s-au îmbunătățit substanțial în zilele noastre, omenirea, astăzi, este caracterizată de o mobilitate extraordinară care va răspândi cu rapiditate microorganismul la nivel global. În plus, oamenii nu respectă indicațiile medicale cu privire la măsurile de carantină sau măsurile obligatorii de igienă. De aceea, primul pas în oprirea răspândirii pandemiei este reprezentat de disciplina populației și respectarea măsurilor impuse de autoritățile medicale. Chiar, dacă măsurile impuse nu sunt pe placul populației, ele sunt menite să protejeze oamenii și să stopeze evoluția pandemiei. N

DR. RADU ȚINCU
este medic primar ATI și șef lucrări la UMF „Carol Davila"

ANALIZĂ

Cum puteți cumpăra o mașină electrică nouă cu mai puțin de 9.000 de euro

Cu voucherul Rabla Plus oferit de stat, prețul celei mai ieftine mașini 100% electrice de pe piața din România pornește în momentul de față de la 9.990 de euro, TVA inclusă. Iar prin casarea unei mașini vechi, se poate ajunge chiar la mai puțin de 9.000 de euro, tichetul Rabla având o valoare de 6.500 de lei (cca. 1.400 euro).

ÎNĂSPRIREA NORMELOR DE poluare i-a făcut pe mulți producători de automobile să își regândească, vrând, nevrând, aproape total modelul de business și a generat parteneriate și alianțe de neconceput acum câțiva ani. Iar cursa electrificării, căci despre ea vorbim, a dus, după cum era de așteptat, la progrese tehnologice mai rapide, la creșterea concurenței și, evident, la lansarea de mașini 100% electrice cu prețuri din ce în ce mai competitive. Iar, având în vedere că România continuă să ofere cel mai mare bonus pentru cumpărarea unei mașini 100% electrice din Europa, prin Rabla Plus, prețurile acestora ajung și mai apropiate de cele ale modelelor echivalente cu motoare convenționale (putere și dimensiuni). În unele cazuri, modelele electrice sunt, chiar, mai accesibile.

10.000 €, primă de la stat pentru mașinile electrice

Programul Rabla a ajuns în 2020 la cea de-a 16-a ediție, de-a lungul timpului fiind scoase din uz cel puțin 600.000 de autovehicule și achiziționate circa 550.000 de autovehicule noi. Prima de casare pentru o mașină veche este de 6.500 de lei (cca. 1.400 euro), iar bonusul oferit de stat pentru mașinile 100% electrice, prin componenta Rabla Plus, este de 45.000 de lei (cca. 10.000 euro). Valoarea tichetului Rabla poate crește cu 1.000 de lei, dacă mașina nou cumpărată se înscrie în pragul de emisii de 96g CO_2/km. Ca noutate, a apărut și o primă de 1.000 de lei pentru mașinile noi cu sistem GPL, iar eco-bonus-ul pentru mașinile hibride a crescut de la 1.700 de lei la 2.500 de lei. Prin urmare, prima totală pentru un model hibrid ajunge până la 2.000 de euro. În cazul hibridelor plug-in, eco-bonus-ul ajunge până la 4.500 de euro. Dar acesta este alt subiect. Rabla Plus 2020 dispune, teorectic, de „cel mai mare buget de când există acest program: 140 de milioane de lei. Este o creștere de 45% față de 2019 (...) Cu bugetul de anul acesta, 2.500 de români își pot cumpăra o mașină full electric și 400 de români pot achiziționa mașini hibride plug-in", a declarat Costel Alexe, ministrul Mediului în Guvernul Orban. Dar Rabla Plus 2020 impune și o restricție. Cumpărătorul nu are voie să vândă mașina cel puțin un an.

DE
RĂZVAN SCĂEȘTEANU
razvan.scaesteanu@newsweek.ro

Top 3 electrice accesibile

În momentul de față, cea mai accesibilă mașină electrică de pe piața

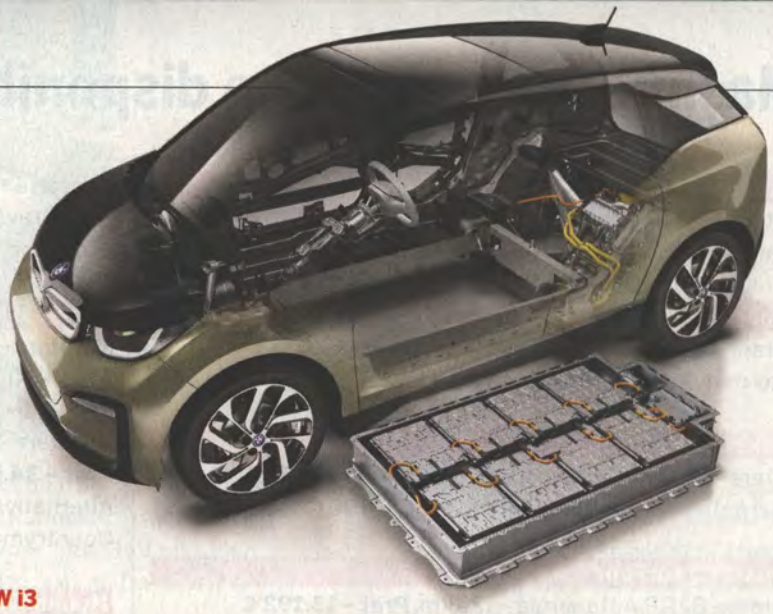
din România este Skoda Citigo-e iV. Citadina cu un preț de bază de 19.990 de euro, TVA inclusă, este animată de un motor de 83 de cai putere și de o baterie cu o capacitate brută de 36,8 kW (net, 32,3 kW), care oferă o autonomie de până la 260 de kilometri (WLTP), mai mult decât suficientă pentru drumurile cotidiene în oraș. La o priză casnică normală, încărcarea bateriei până la 80% din capacitate durează peste 12 ore, dar la un wall-box casnic de 7,2 kW "plinul" poate fi făcut în puțin peste patru ore, iar la stație publică de 40 kW, în mai puțin de o oră. Prin programul Rabla Plus, Citigo-e iV pornește, rotund, de la 10.000 de euro, TVA inclusă. Iar prețul poate ajunge sub 9.000 de euro cu un voucher Rabla. Ca idee, un Citigo convențional cât de cât echivalent, pe benzină, cu motor de 1.0 litri și 75 de cai putere, pornește de la circa 10.200 de euro, TVA inclusă. Dar nu vă înghesuiți, toată producția de Citigo-e iV alocată României pentru anul 2020 a fost deja rezervată.

Următorul model electric în „topul accesibilității" este Smart EQ ForTwo, cu un preț de bază de 22.078 euro, TVA inclusă. Mașinuța dispune de un motor de 82 de cai putere și oferă o autonomie de până la 133 de kilometri (WLTP).

Pe locul trei, se află Volkswagen e-Up!, fratele aproape geamăn al Skodei Citigo-e iV, la 22.471 euro, TVA inclusă. Atenție, însă, începând din acest an, lansările de mașini 100% electrice de toate felurile se vor ține lanț. Renault tocmai a anunțat, de exemplu, noul Twingo ZE, care, cu siguranță, va fi poziționat sub best-seller-ul ZOE. Iar spre sfârșitul anului s-ar putea să apară detalii și o dată clară de lansare și pentru primul model Dacia 100% electric, teoretic, cu un preț sub cel al Citigo-e iV.

Boom procentual de mașini electrice în România

În 2019, în UE și EFTA (Islanda, Liechtenstein, Norvegia și Elveția) au



BMW i3

JAGUAR I-PACE

HYUNDAI KONA ELECTRIC

Mașini 100% electrice disponibile prin Rabla Plus*

Skoda Citigo-e iV
Putere – 83 CP, Autonomie – 260 km, **Preț – 9.990 €**
Alternativă convențională: Skoda Citigo 1.0 75 CP, 10.200 €

Smart EQ ForTwo
Putere – 82 CP, Autonomie – 133 km, **Preț - 12.078 €**
Alternativă convențională: nu există

Volkswagen e-Up!
Putere – 83 CP, Autonomie – 260 km, **Preț - 12.471 €**
Alternativă convențională: VW Up! 1.0 TSI 90 CP, 12.252 €

Smart EQ ForFour
Putere – 82 CP, Autonomie – 129 km, **Preț – 13.192 €**
Alternativă convențională: nu există – orientativ, Ford Fiesta 1.0 95 CP, 16.050 €

Opel Corsa-e
Putere – 136 CP, Autonomie 330 km, **Preț – 19.600 €**
Alternativă convențională: Corsa 1.2 T 130 CP, 19.135 €

Peugeot e-208
Putere – 136 CP, Autonomie 330 km, **Preț – 19.990 €**
Alternativă convențională: Corsa 1.2 T 130 CP, 19.135 €

Renault Zoe
a) Putere – 109 CP, Autonomie – 300 km, **Preț – 20.350 €**
Alternativă convențională: Clio TCe 100, 13.050 €
b) Putere – 136 CP, Autonomie – 386 km, **Preț – 22.250 €**
Alternativă convențională: Clio TCe 130 EDC, 17.900 €

Renault Kangoo ZE
Putere – 60 CP, Autonomie – 200 km, **Preț – 21.500 €**
Alternativă convențională: Kangoo Blue dCi 80 CP, 17.500 €

Mini Cooper SE
Putere – 184 CP, Autonomie – 235 km, **Preț – 23.028 €**
Alternativă convențională: Mini Cooper S 192 CP, 26.358 €

Volkswagen e-Golf
Putere – 136 CP , Autonomie - 300, **Preț – 23.142 €**
Alternativă convențională: VW Golf 1.5 TSI 130 CP, 19.610 €

Nissan Leaf
a) Putere – 150 CP, Autonomie 270 km, **Preț – 26.700 €**
Alternativă convențională: nu există – orientativ, Opel Astra 1.2 T 145 CP, 19.960 €
b) Putere – 215 CP, Autonomie 385 km, **Preț – 34.800 €**
Alternativă convențională: nu există – orientativ, VW Golf VII 2.0 TSI 230 CP, 27.278 €

BMW i3
a) Putere – 170 CP, Autonomie – 359 km, **Preț – 29.806 €**
Alternativă convențională: nu există – orientativ, Mini Cooper SD 170 CP, 29.572 €
b) Putere – 184 CP, Autonomie – 345 km, **Preț – 33.376 €**
Alternativă convențională: nu există – orientativ, Mini Cooper S 192 CP, 26.358 €

Hyundai Kona
a) Putere – 136 CP, Autonomie – 289 km, **Preț – 30.163 €**
Alternativă convențională: Kona 1.6 D 136 CP, 26.858 €
b) Putere – 204 CP, Autonomie – 449 km, **Preț – 34.566 €**
Alternativă convențională: nu există – orientativ, Mini Countryman S 192 CP, 32.740 €

Hyundai Ioniq
Putere – 136 CP, Autonomie – 311 km, **Preț – 29.199 €**
Alternativă convențională: nu există – orientativ, i30 Fastback 1.4 T-GDI 140 CP, 24.026 €

Kia e-Niro
a) Putere – 136 CP, Autonomie – 289 km, **Preț – 30.460 €**
Alternativă convențională: nu există - orientativ, Kona 1.6 D 136 CP, 26.858 €
b) Putere – 204 CP, Autonomie – 455 km, **Preț – 35.172 €**
Alternativă convențională: nu există – orientativ, Mini Countryman S 192 CP, 32.740 €

Mercedes EQC
Putere – 408 CP, Autonomie – 411 km, **Preț – 66.190 €**
Alternativă convențională: GLC 43 AMG 367 CP, 67.830 €

Jaguar i-Pace
Putere – 400 CP, Autonomie – 480 km, **Preț – 67.945 €**
Alternativă convențională: Jaguar F-Pace S 380 CP, 76.920 €

Audi e-tron
a) Putere – 313 CP , Autonomie – 333 km , **Preț – 60.747 €**
Alternativă convențională: Audi Q8 55 TFSI 340 CP, 79.449 €
b) Putere – 408 CP, Autonomie – 432 km , **Preț – 72.656 €**
Alternativă convențională: Audi SQ8 TDI 435 CP, 105.878 €

Porsche Taycan
a) Putere – 530 CP, Autonomie – 407 km, **Preț - 100.624 €**
Alternativă convențională: Porsche Panamera Turbo 550 CP, 162.036 €
b) Putere – 680 CP , Autonomie – 463 km, **Preț – 147.318 €**
Alternativă convențională: Porsche Panamera Hybrid 680 CP, 192.165 €
c) Putere – 761 CP, Autonomie – 412 km, **Preț – 180.860 €**
Alternativă convențională: nu există.

Volkswagen e-Crafter
Putere – 136 CP , Autonomie – 173 km (NEDC) , **Preț – 54.141 €**
Alternativă convențională: VW Crafter TDI 140 CP, 29.889 €

**prețurile mașinilor electrice includ eco-bonusul Rabla Plus în valoare de 10.000€*

MERCEDES EQC

PEUGEOT e-208

fost înmatriculate 365.372 de mașini 100% electrice, cu peste 80% mai multe față de 2018 (202.117 unități), potrivit datelor Asociației Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA). Sigur, este infim față de cele 15,3 milioane de automobile noi înmatriculate în total, dar creșterea procentuală și trendul sunt importante, la fel cum este și scăderea interesului pentru mașini diesel, de la 36% în 2018, la 31% în 2019. În România, anul trecut, înregistrările de mașini electrice noi au înregistrat un adevărat „boom" procentual, +148,9%. Doar Olanda (+155,7%), Irlanda (+179,3%) și Danemarca (+217%) ne-au depășit.

Procentual, bineînțeles. Dacă în România au fost înmatriculate 1.506 mașini electrice (BEV și PHEV, pentru că ACEA nu a dispus de date diferențiate pentru electricele și hibridele plug-in înmatriculate în România), în Olanda, de exemplu, au fost înregistrate 67.695 de unități 100% electrice, iar în Ungaria, 1.833 de unități. La nivel european, topul vânzărilor de mașini 100% electrice în 2019 este condus de Tesla Model 3, cu 94.495 de unități. Iar pe locurile doi și trei se află Renault Zoe (45.682 unități) și BMW i3 (32.443 unități). În România, topul este condus de Zoe, care este urmat de Nissan Leaf și BMW i3. Tesla nu are reprezentanță oficială, chiar dacă mașinile pot fi comandate on-line.

SKODA CITYGO-e iV

AUDI e-tron

PORSCHE TAYCAN

TEHNOLOGIE

Aqua, primul super-iaht pe pile de combustie cu hidrogen

DACĂ ÎN INDUSTRIA AUTO SE caută și se dezvoltă de ani buni sisteme alternative de energie, în încercarea a reduce poluarea generată de autovehicule, în industria navală abia s-au făcut câțiva pași timizi, lucrurile fiind, probabil, mult mai complicate din cauza puterilor superioare necesare. Aqua, primul super-iaht de 112 metri lungime pus în mișcare de motoare electrice alimentate de un sistem de pile de combustie cu hidrogen, însă, deschide „Cutia Pandorei" energiei alternative și în acest segment.

Proiectat de Sinot Yacht Design & Architecture și pus în operă de Feadship, o companie olandeză specializată în construcția de super-iahturi, Aqua este o navă de lux, cu un design futurist, inspirat, parcă, din filmele SF. Prora aparent inversă se ridică până la nivelul punții superioare, unde se află o cameră cu vedere spectaculoasă. Apoi, liniile exterioare curbe ascund mai multe zone de relaxare și distracție. Iar în centrul navei se află o scară interioară, care duce către puntea de la pupa, unde se află „Beach Club"-ul cu șezlonguri și piscină, și o cascadă.

În interior, înălțimea spațiilor este extrem de generoasă, variind între 2,8 metri și 3,8 metri, ceea ce conferă, mai ales living-ului și pavilionului central cu pereți exteriori din sticlă, o ambianță ieșită din comun pentru o navă. Zona privată dedicată proprietarului super-iahturi include un dormitor generos, un dressing și o zonă Spa. Iar undeva în centrul navei, pe puntea inferioară, există un apartament VIP, decorat minimalist, în stil japonez. Bineînțeles, de la bordul Aqua nu lipsesc o sală de fitness, un spațiu pentru yoga, o cameră pentru hidro-masaj și un heliport. Elicopterul sau vehiculul tip dronă imaginat de proiectanți poate ateriza la „etajul 4" (dacă luăm în calcul că prima punte este la nivelul mării, a doua este cea cu piscină iar a treia, cea cu camera de observație spectaculoasă), în spatele punții de comandă cu vedere la 360 de grade.

DE

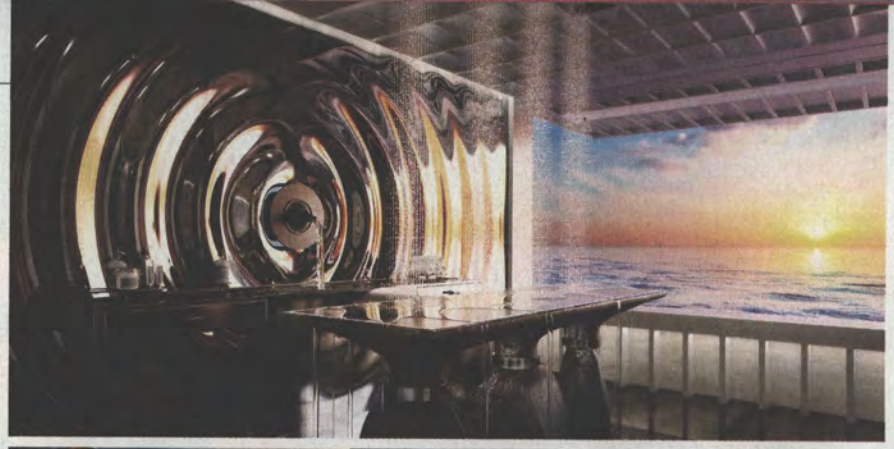
RĂZVAN SCĂEȘTEANU

razvan.scaesteanu@newsweek.ro

Două motoare și 2.682 cai putere

Dacă primele mașini pe pile de combustie cu hidrogen comercializate, Hyundai Tucson FCEV (2013) și Toyota Mirai (2015), aveau 136 de cai / rezervor de 5,64 kg de hidrogen și, respectiv, 152 de cai / rezervor de 5 kg de hidrogen, Aqua este pus în mișcare de două motoare electrice cu o putere de 1 MW fiecare (1.341 CP), care antrenează un sistem de elice ce se învârt în sens invers, și două sisteme de propulsie Voith Schneider Propeller (VSP), de 550 kW fiecare (748 CP), care își pot schimba aproape instantaneu sensul pentru maximum de manevrabilitate. De asemenea, la prora, Aqua are două „Bowthrusters", două motoare cu jet lateral, de 300 kW fiecare (408 CP).

În ceea ce privește rezervoarele de hidrogen lichid necesare sistemului pe pile de combustie, acestea au o capacitate totală de 28 de tone și țin combustibilul la o temperatură de minus 252 de grade Celsius. Aqua poate naviga cu o viteză maximă de 17 noduri, are o viteză de croazieră de 10-12 noduri și oferă o autonomie de până la 7.000 de kilometri. Super-yacht-ul nu este doar un concept, ci a fost comandat de boss-ul Microsoft, miliardarul Bill Gates, contra sumei de 600 de milioane de euro, lansarea la apă fiind programată în 2024. N



PUNCTUL PE I

Ivo van Hove

WEST SIDE STORY ESTE „O CAPODOPERĂ AMERICANĂ", SPUNE IVO VAN HOVE, directorul celei mai recente repuneri în scenă de pe Broadway, lansată pe 20 februarie. Van Hove speră că abordarea sa va prezenta spectacolul în „toată cruzimea și devastarea sa, dar, în egală măsură, în toată frumusețea și speranța". Regizorul belgian câștigător al premiului Tony, cu Crucible (2016) și A View from the Bridge (2015) în repertoriu, a redus producția originală, menținând scena goală și povestea „brută". S-a concentrat pe diferențele culturale dintre personaje și pe lumea violentă în care trăiesc. „Există această teamă de autoritate, fie ea poliție, fie sistemul social". Îndepărtându-se consistent de punerea în scenă clasică a spectacolului, viziunea lui Van Hove pentru West Side Story vine, de asemenea, cu o nouă coregrafie de Anne Teresa De Keersmaeker. De fapt, din cele patru producții ale muzicalului de pe Broadway, doar a lui van Hove nu conține mișcările de dans emblematice, create de Jerome Robbins. Un lucru nu s-a schimbat: scenariul. „Am păstrat scenariul așa cum a fost, pentru că iubesc asprimea lui".

De ce un remake al „West Side Story" pentru secolul XXI?
Acești tineri sunt pe cont propriu. Sunt aproape ca orfanii aruncați în lume. Singurul lucru pe care îl știu este că vor să își stabilească propria identitate și fac acest lucru luptând doar pentru teritoriu. Iar această mică bucată de teritoriu le oferă o identitate. „Suntem avioanele. Suntem rechinii". Este ceva care rezonează foarte mult.

Care crezi că este relevanța politică a „West Side Story" astăzi?
Ciocnirea culturilor continuă. Excluderea lor / a noastră se întâmplă la un nivel politic ridicat și nu numai în America. Este foarte relevant și este un lucru înfricoșător, deoarece acestea sunt lucrurile care creează războaie și violență. Asta vedeți în acest muzical; tratează violența. Odată ce violența devine un lucru normal se ajunge la catastrofe.

Erați la curent cu versiunea lui Steven Spielberg a „West Side Story", care va apărea în decembrie 2020?
A apărut în timpul producției. Tony Kushner și Steven Spielberg vor face o lucrare frumoasă. Aștept cu nerăbdare să văd filmul.

Ce speri că oamenii iau din versiunea ta din „West Side Story"?
Unii vin să vadă abordarea noastră asupra poveștii, alții vin pentru că adoră West Side Story. Fiecare vine din diferite motive și eu respect asta.

DE H. ALAN SCOTT

Ilustrație BRITT SPENCER

TRAVEL MIX 4K

Abonează-te!

La furnizorul tău de servicii TV!

DR. PETRU GROZA în vizită la Legația Sovietică, alături de Andrei Vișinski.

Procurorul stalinist Vîșinski impune primul guvern comunist

6 MARTIE 1945: ESTE INSTAURAT GUVERNUL CONDUS DE DOCTOR PETRU Groza, președintele Frontului Plugarilor. Din noul guvern, cu 18 portofolii, făceau parte doar cinci membri ai PCR, dar, în realitate, guvernul era controlat de comuniștii controlați de Moscova.

Regele Mihai a acceptat instalarea acestui guvern la presiunile lui Andrei Vîșinski, la acel moment adjunct al ministrului de Externe, dar celebru prin faptul că fusese procuror general al URSS, orchestrând procesele ordonate de Stalin la sfârșitul anilor '30.

Vîșinski a sosit la București pe 26 februarie 1945 și i-ar fi spus regelui Mihai că Transilvania nu va trece în administrarea României până când nu este schimbat guvernul condus de generalul Rădescu, pe care l-a definit drept „reacționar" și „fascist". Cum regele Mihai nu a cedat acestor presiuni, trupele sovietice au trecut la ocuparea Palatului Telefoanelor și a rețelei de transmisiuni a Statului Major al Aerului, au dezarmat trupele române aflate în București, iar tancurile sovietice au început să patruleze prin fața Palatului Regal. Cum aliații anglo-americani l-au sfătuit să cedeze, regele Mihai i-a acordat lui Groza mandatul de a forma noul guvern. La 9 martie, răspunzând rugăminților guvernului Groza, Stalin a permis trupelor române să preia administrarea Ardealului – un succes propagandistic al noului cabinet. În 30 decembrie 1947, Groza împreună cu Gheorghe Gheorghiu Dej, secretarul general al PCR, l-au forțat pe regele Mihai să abdice.

6-12 MARTIE

Înfrângerea de la Alamo

6 martie 1836: Bătălia de la Alamo, unde 200 de oameni au apărat un mic fort din Texas timp de 13 zile împotriva a mii de soldați mexicani conduși de Antonio Lopez de Santa Anna, guvernatorul Mexicului. Toți apărătorii au fost uciși, cu excepția a doi. Cruzimea lui Santa Anna i-a inspirat pe americani să se alăture armatei texane. Mânați de dorința de răzbunare, texanii au reușit apoi să-i învingă pe mexicani.

Carol I vrea să abdice

10 martie 1871: Carol I vrea să abdice, în urma unei manifestații antigermane. Grupuri de tineri incitate de partide (liberalii radicali și conservatorii s-au acuzat reciproc) sparg cu pietre geamurile Sălii Slătineanu (Casa Capșa), strigând „Trăiască republica", în timpul unui banchet al consulului german la București. Incidentul venea după „Republica de la Ploiești", alegerea lui Al.I.Cuza ca deputat de Mehedinți și „afacerea Strousberg", privind concesionarea căilor ferate. Conservatorul Lascăr Catargiu își asumă guvernarea, potolește spiritele și îl convinge pe rege să nu abdice.

Brâncuși la New York

12 martie 1914: Constantin Brâncuși are prima expoziție personală la New York, la Photo Secession Gallery, după ce, în 1913, cinci dintre lucrările sale (Capul, Domnișoara Pogany II, Cap de copil, Muza adormită II și Peștele) fuseseră expuse la Expoziția Internațională de Artă Modernă din New York. Expoziția din 1914 i-a adus celebritatea în SUA, iar colecționarul John Quinn i-a cumpărat mai multe sculpturi. Lucrările lui Brâncuși se vând în America și acum cu zeci de milioane de dolari. În 2016, statul român a eșuat în cumpărarea *Cumințeniei Pământului*.

FOTO: FOTOTECA ONLINE A COMUNISMULUI ROMÂNESC

Magic FM
always great music

magicfm.ro

Download on the App Store
GET IT ON Google Play

ABONEAZĂ-TE!

MODALITĂȚI DE ABONARE:

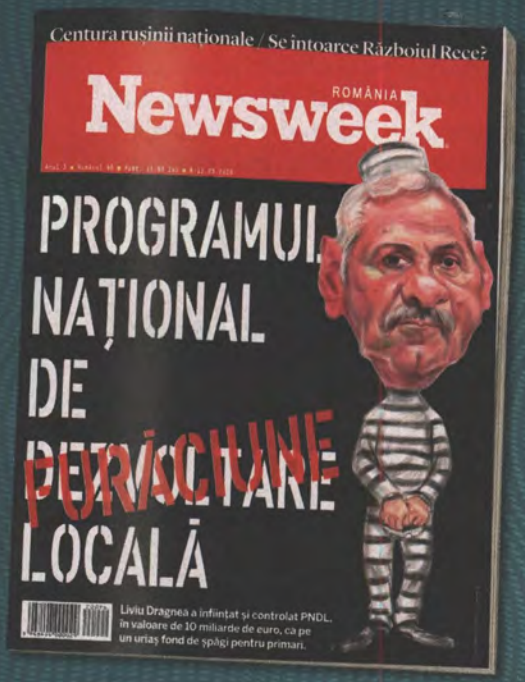
- Online, prin card, la www.newsweek.ro/abonamente
- Prin ordin de plată în contul S.C. NEWS INTERNATIONAL S.A., Cod Unic de Înregistrare: 38847674, cont nr. RO54RNCB0088157672210001, deschis la BCR Sucursala Calea Moșilor
- La toate oficiile poștale
- La firmele de abonamente:
  - Manpress Distribution București
  - Calliope S.R.L. Ploiești
  - Cuget Liber S.A. Constanța

Pentru informații și reclamații abonamente *Newsweek România*:

- E-mail: abonamente@newsweek.ro.
- Tel.: 0374.00.23.81 / 0374.00.23.82 tarif normal (de luni până vineri între 10.00 și 17.00).

Pentru abonamentele plătite cu ordin de plată este necesar să trimiteți talonul de mai jos completat, împreună cu copia dovezii de plată, la S.C. NEWS INTERNATIONAL S.A., București, B-dul Mărăști nr. 65-67, Pavilion G3, Complex Romexpo, Intrarea B, sector 1, sau prin e-mail la: abonamente@newsweek.ro.

PLATA SE VA EFECTUA PÂNĂ LA DATA DE 25 A LUNII ÎN CURS PENTRU CA LIVRAREA ABONAMENTULUI SĂ ÎNCEAPĂ DE LA DATA DE 1 A LUNII URMĂTOARE. DACĂ PLATA SE EFECTUEAZĂ DUPĂ DATA DE 25, DATA DE ÎNCEPUT A ABONAMENTULUI SE DECALEAZĂ CU O LUNĂ.



Talon de abonament

Newsweek ROMÂNIA

Nume, prenume .....
Str..... Nr....., Bl....., Sc....., Et....., Ap.....
Localitate ..... Județ / Sector .....
Codpoștal..... Telefon..... E-mail.....

Am achitat suma de ..... lei cu ordin de plata nr. ..... din data .....
către S.C. NEWS INTERNATIONAL SA, cod fiscal 38847674, în contul RO54RNCB0088157672210001, deschis la BCR Sucursala Calea Moșilor.

Abonamentul va începe din luna .....

Operatorul NEWS INTERNATIONAL S.A., editorul revistei Newsweek România, prelucrează datele cu caracter personal furnizate de dumneavoastră în scopul abonării la publicație și livrării revistei. Datele vor fi dezvăluite Poștei Române sau firmei de distribuție care livrează revista la adresa dumneavoastră. Pe viitor, aceste date: nume, prenume, adresă, telefon, e-mail, ne permit să vă trimitem revista la care v-ați abonat și să vă ținem la curent cu diverse informații despre abonamentul dumneavoastră.
În cazul în care nu doriți aceasta, bifați ☐ NU

Conform Legii nr. 677/2001, beneficiați de dreptul de acces, de intervenție asupra datelor, dreptul de a nu fi supus unei decizii individuale. Aveți dreptul să vă opuneți prelucrării datelor personale care vă privesc și să solicitați ștergerea datelor. Pentru exercitarea acestor drepturi, vă puteți adresa cu o cerere scrisă, datată și semnată la News International S.A. De asemenea, vă este recunoscut dreptul de a vă adresa justiției.

Prin prezenta sunt de acord ca NEWS INTERNATIONAL S.A. să prelucreze datele mele cu caracter personal și să le dezvăluie terților conform legii nr. 677/2001. Îmi rezerv dreptul să mă opun acestei prelucrări și să solicit ștergerea datelor adresându-mă societății NEWS INTERNATIONAL S.A. printr-o cerere scrisă.

Semnătura abonatului .....

PAȘI PENTRU ABONARE

A) CU CARDUL

1. Intri pe site-ul www.newsweek.ro/login, creezi cont nou și te înregistrezi.
2. Intri în contul tău și alegi varianta de abonare dorită (print / print + digital / digital) și perioada (o lună, 3, 6 sau 12 luni).
3. Dai click pe CUMPĂRĂ și faci plata cu cardul.
4. Primești factura prin email.

B) PRIN ORDIN DE PLATĂ (OP)

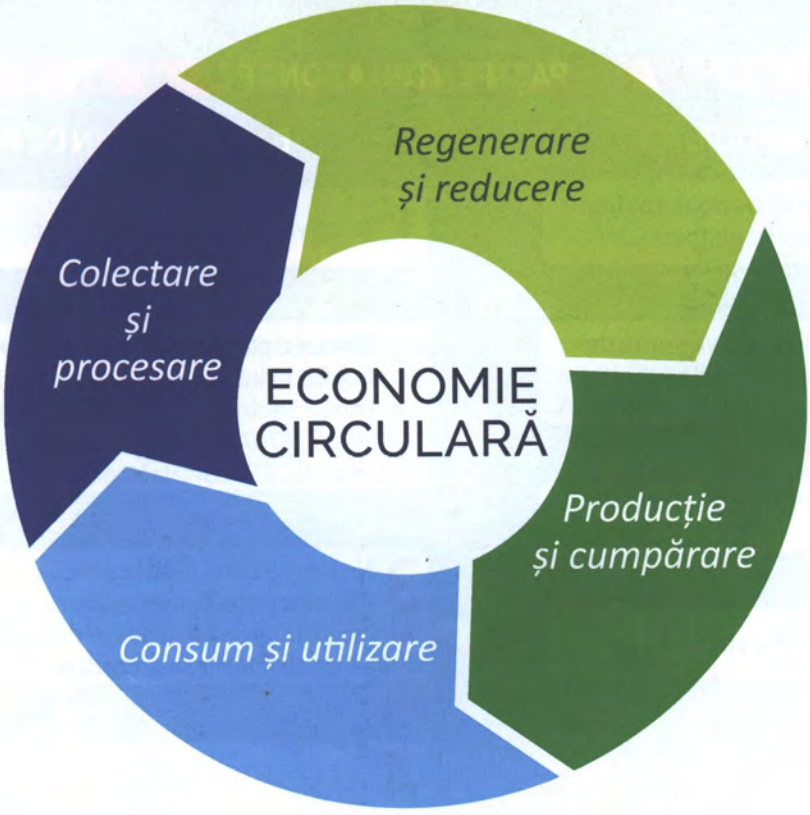
1. Alegi varianta de abonament
2. Efectuezi plata prin OP în contul News International S.A, Bd. Mărăști, Nr. 65-67, Complex Romexpo, intrarea A, pavilion G3 Sectorul 1, București, România, J40/2003/2018, CUI: RO38847674, Cont bancar: RO54RNCB0088157672210001, deschis la BCR Sucursala Moșilor
3. Ne trimiți un e-mail la adresa abonamente@newsweek.ro cu o copie a OP-ului și adresa de livrare a abonamentului, dar și o adresă de e-mail pentru activarea contului de abonament digital.
4. Primești factura prin email.

REDUCERE de până la 20% față de prețul revistei la chioșc

Tip abonament / Perioada	1 lună	3 luni	6 luni	12 luni
PRINT (revista tipărită; acces parțial online; newsletter)		**139lei**	**259lei**	**499lei**
PRINT + DIGITAL (revista tipărită; acces total online, inclusiv arhivă; newsletter)		**169lei**	**319lei**	**619lei**
DIGITAL (acces total online,inclusiv arhivă; newsletter)	**18lei**	**49lei**	**89lei**	**169lei**

Revista *Newsweek România* este distribuită în toată țara, la chioșcurile de presă, în magazinele de presă Inmedio, Relay și Tabac Xpress și în benzinăriile: OMV, Petrom V, Mol, Rompetrol, Socar. Prețurile afișate sunt valabile pentru livrarea revistei pe teritoriul României. Pentru livrarea în străinătate se adaugă taxe poștale, în funcție de zonă. Vă rugăm să ne contactați la adresa: abonamente@newsweek.ro pentru a stabili toate detaliile.

DACĂ NU GĂSIȚI REVISTA ÎN ORAȘUL DUMNEAVOASTRĂ, vă rugăm să ne comunicați telefonic, la numerele 0374.00.23.81 / 0374.00.23.82 sau prin e-mail, la adresa: **abonamente@newsweek.ro.**



Oportunitățile **ECONOMIEI CIRCULARE** pentru IMM-urile din regiunea Mării Negre

8 APRILIE 2020, CCIR Business Center, sala Aurel Ghibuțiu

Organizatori: CAMERA DE COMERȚ ȘI INDUSTRIE ROMÂNIA

IRCEM

European Circular Economy Stakeholder Platform

European Economic and Social Committee

#CEStakeholderEU

BSECBC
BLACK SEA ECONOMIC COOPERATION BUSINESS COUNCIL

Parteneri: European Commission

ACUE
Federația Asociațiilor Companiilor de Utilități din Energie
www.acue.ro
office@acue.ro

Scanare și prelucrare digitală

de

Anonim

și

CAT Graur

Antwerpen 2026